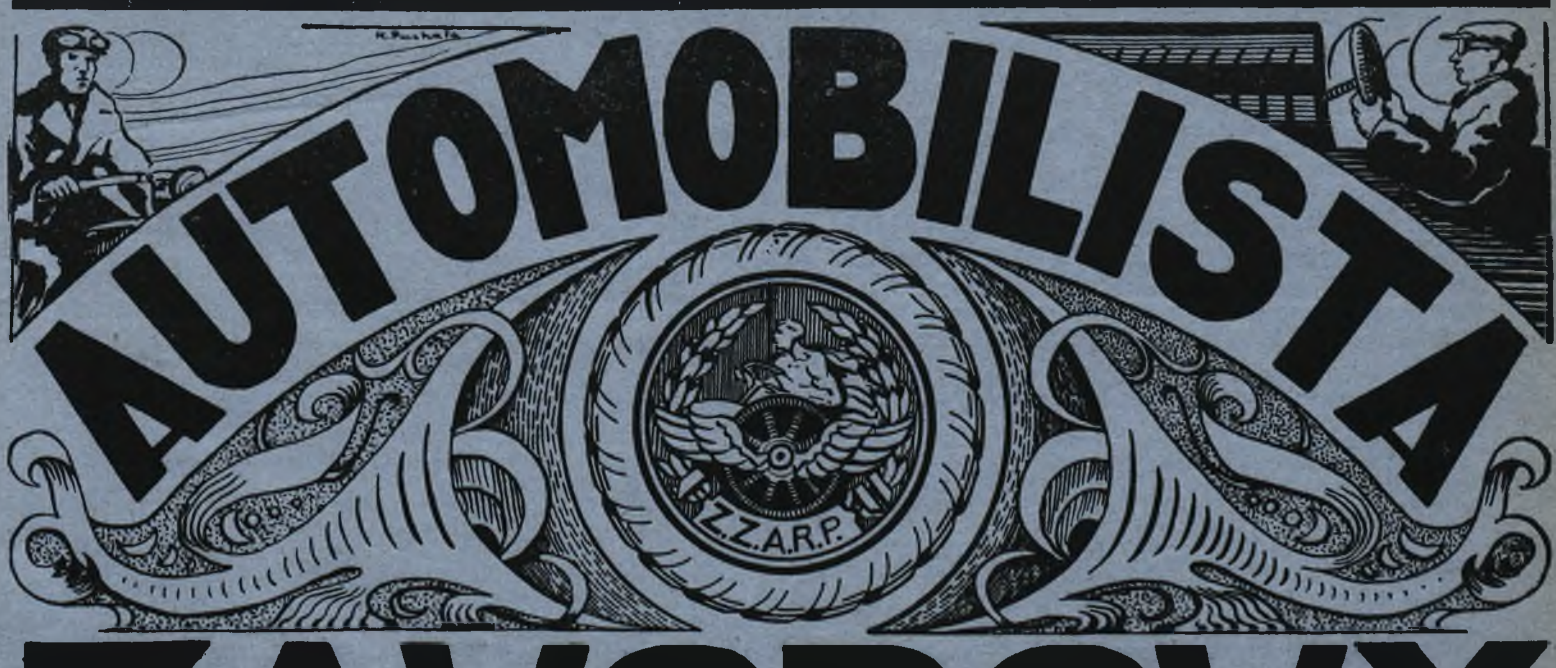
Jahrgang 1.
August 1929 Deutsche Ausgabe Nr. 8



ZAWODOWY

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.
Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ulica Jordana 12 — Telefon 3014

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen

gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944

Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, ul. Jordana 12 — Telefon 3014

Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Kraków, ul. Czysta 5

Der Anbruch einer neuen Aera des französischen Motorrades.

Will man so deutlich den risigen Fortschrit erkennen, den die französiscse Motorradindnstric gemacht hat, dann muss man sich in die Zeit der ersten Anfänge der Motorradkonstruktion in Frankreich zurückversetzen. Seit ca. 30 Jahren bemüht sich der Mensch aus dem Fahrrade ein brauchbares Motorgefährt zu machen und doch sollte das Motorrad lange Jahre ein höchst unvollkommenes Fortbewegungsmittel trotzt aller gut gemeinter Anstrengungen bleiben, das eben wegen seiner tatsächlichen Mängel, beim Publikum nur schwer beliebt werden sollte. Tausend mehr oder weniger wichtige Kleinigkeiten machten aus dem anfänglichen und späteren französischen Motorrade ein unvollkommenes, kaprizöses, oft an Pannen leidendes Kraftrad, dem noch dazu jeder Komfort fehlte und das auf Aesthetik selbst bei bescheidensten Ansprüchen kein Anrecht erheben dürfte. Selbst während des Krieges noch, von einigen wenigen ausländischen Konstruktionen abgesehen, war es um die echt französische Motorradkonstruktion recht dürftig bestellt. Nach dem Kriege sollten in Frankreich noch zwei Jahre verfliessen, bis sich ein deutlicher Fortschritt feststellen liess, oder richtiger gesagt, wenigstens ein Anfang dazu.

Man beginnt sich ganz speziell für die noch so untaugliche Kuppelung zu interessieren, verbessert die Bremsen, den Kickstarter, die Pedale verschwinden nach und nach bei den mittelstarken Maschinen, um den heute bekannten Fussrasten Platz zu machen, die elastischen Federgabeln werden gleichzeitig in ihrer Konstruktion einfacher und zweckentsprechender und schliesslich kommen auch die ersten Zweitakter auf den französischen Markt, die, weil noch recht lauenhaft, zunächst buchstäblich recht viel von sich „hören“ lassen, wegen des übermässigen Lärms, den man noch nicht abzudämpfen versteht, wie heute. Der Zweitakter wurde nun rasch immer beliebter, nahm einen immer grösseren Platz in der französischen Motorradkonstruktion ein, um schliesslich den alten Viertakter stark zurückzudrängen. Heute ist es ihm gelungen die Situation fast ganz zu beherrschen, muss er doch wegen der Faktoren: geringes Gewicht, kleines Volumen, gute Luftkühlung, geringe Abnutzung wegen der verringerten Anzahl seiner Einzelteile und hohe Leistungskraft, als der Motor angesehen werden, der sich heute am besten für das französische Motorrad eignet, um so mehr da der moderne Konstrukteur, im Gegensatze zu früher, jetzt fähig ist, eine erstaunliche Nutzkraft aus kleinen Einzylindern (z. B. 125, 175 ccm Zweitakter) herauszuholen.

Vom Jahre 1924 ab wird der Fortschritt noch deutlicher. Der Rahmen wird immer niedriger, wird obwohl leichter, doch widerstandsfähiger. Die Drehungsziffern des ständig verbesserten Zweitakters steigen zu bisher ungeahnten Höhen und manche Firmen werden nach und nach dem Oel-Benzingemisch untreu, dessen richtige Dosierung sich immer als recht schwierig erwiess, Benzin und Oel werden dem Motor wieder getrennt zugeführt und eine Art Mischung geht im Karter selber vor sich, die dann für die nötige Oelung des ganzens Motors sorgte.

Erst zwischen 1925/1926 waren die grössten elementaren technischen Schwierigkeiten so weit überwunden, dass es den französischen Konstrukteuren möglich war sich auch für die Vervollkommung des Komforts näher zu interessieren. Verschiedene Instrumente werden verbessert und verfeinert, Kotschützer und Fussrasten, sowie die Form des Benzinbehälters werden eleganter, die Sattelfederung wird ernstlich studiert und zwar mit Erfolg, der Zweitakter verliert immer mehr seine Launenhaftigkeit und Ende 1926 kommt es dann wieder zu einem gewissen Aufschwung des Viertakters, der den Konkurrenzkampf mit dem Zweitakter wieder aufnimmt, nachdem es, dank fortgesetzter Bemühungen möglich geworden war, seine Ventile leicht zu regulieren und den Motor geschmeidiger zn machen.

Später, zwischen 1926 bis 1928 entwickelte sich dann das französische Motorrad bis zur heutigen Vollkommenheit, die aber natürlich einer weiteren Verbesserung immer noch Möglichkeiten lässt, denn Vortschritt kann sich ja nicht mit Stillstand paaren. Aber im Laufe der beiden letzten Jahre liess dann der Ballonreifen nichts mehr zu wünschen übrig, wurde und wird jetzt allgemein als Bereifunng verwendet. In den niedrigen Rahmen der modernen Motarradmodelle lassen sich Mehr- oder Einzylinder, Vier- oder Zweitakter entdecken, die, von einigen Ausnahmen abgesehen, sich als zuverlässig erweisen. Es kommt zur erfolgreichen Konstruktion der leistungs-

fähigen Vorderradbremse, die Räder sind leicht herauszunehmen und auswechselbar; bei sehr vielen ganz neuen Modellen sind die früheren klownhaften Verrenkungen nicht mehr nötig, wenn der Vergaser oder der Zündapparat abgenommen werden müssen, denn diese Maschinenteile sind im allgemeinen heute auf den neusten Modellen der französischen Motorradkonstruktion endlich zugänglich geworden.

Das Motorrad musste in Frankreich unter den angeführten Umständen einen wesentlichen Aufschwung nehmen, hauptsächlich seitdem die breite Masse einzusehen beginnt, dass die Motorradkonstruktion, auch wenn es sich um französisches „Vollblut" handelt, tatsächliche Fortschritte gemacht hat, die manchen früher voll berechtigten Vorwurf heute zur Unmöglichkeit machen. Obwohl auch die Presse ihr Möglichstes tat, um das Motorrad zu popularisieren, ferner die verschiedensten Klubs in Paris und der Provinz die Vervollkommung des modernen französischen Motorrades gelegentlich zahlreicher Rennen, Dauer-, Steig- und Geschwindigkeitsprüfungen der Masse zu veranschaulichen, zu beweisen suchten, gelingt es doch nur sehr langsam die Menge zu bekehren, den wenig ermutigenden Eindruck auszulöschen, den die früheren Motorradfahrer beim Publikum herrvorrufen mussten, als die Zündung noch mit Hilfe des Akkumulators erfolgte, weil es den Magnetapparat noch nicht gab, die Bremsen nur funktionierten, wenn sie gerade Lust dazu hatten, die Kotschützer nicht vor Beschmutzung schützen konnten und die damals für unübertrefflich bezeichneten Zündkerzen immer und immer wieder versagten, mindestens ein Reservetreibriemen mitgenommen werden musste, wenn der damalige Motorradfahrer in Frankreich nicht auf einer 100 km Fahrt stecken bleiben wollte. Alle diese Mängel sind ja heute überwunden: das ist eine unleugbare Tatsache. Es bleibt nur noch zu wünschen übrig, das die Federung der Motorräder noch wesentlich verbessert wird. Grosse Anstrengungen sind auf diesem Gebiete in letzter Zeit gemacht worden. Ein gewisser Erfolg wurde auch diesem Gebiete noch tüchtig bemühen, dem Erfindergeiste steht da noch ein erstrebenswertes Betätigungsfeld offen.

Aber die französischen Motorradkonstrukteure haben heute Gelegenheit festzustellen wie nachteilig die Tatsache fur den allgemeinen Fortschritt ist, das vorgefastes Urteil nur schwer zu überwinden ist das es nur ganz langsam möglich ist den französischen Laien zu besserer Einsicht zu bekehren. Und wenn sich heute die Motorradindustrie Frankreichs zu kostspieliger Beweislieferung in Gestalt von Rennveranstaltungen und sonstigen Vorführungen ihrer Erzeugnisse zwecks weiterer Verbreitung des Motorrades herbeilassen mus, so ist das nur ein Gegenstück zu den jahrelangen Bemühungen seitens der französischen Motorradfahrer die ständig unter den Mängeln der französischen Motorradkonstruktionen finanziell, oft auch physisch leidend durch anhaltende Klagen und da diese kein Gehör fanden, durch eine vorübergehende Bevorzugung ausländischer Konstruktionen spät aber doch endlich ihr Ziel erreichten, nämlich die französischen Motorradkonstrukteure zur Einsicht zu zwingen. Denn es ist Tatsache, das nicht mangelchafte Technik, sondern vor allem der Mangel an gutem Willen, viele erstaunliche Unzulänglichkeiten an französischen Motorrädern so lange Zeit bestehen lies. Diese Schwierigkeit scheint nun überwunden und so bleibt Frankreichs Motorradindustrie nur noch übrig, geduldig die populäre Beliebtheit des Motorrades abzuwarten, denn dieser Erfolg dürfte angesichts der tatsächlichen technischen Fortschritte nicht ausbleiben.

Körperlich-seelische Eignung und Sinnestüchtigkeit des Kraftwagenführers

Von Dr. med. Max Grünewald, Dortmund.

Der Führer eines Kraftwagens sollte vor allen Dingen 3 Eigenschaften besitzen: Intelligenz, Voraussicht und schnelle Reaktion in Gefahrsfällen. Diese Fähigkeiten können durch Uebung nicht erworben werden; entweder besitzt sie der Mann schon von Anfang an oder er hat sie nie. Es muss genügend Intelligenz vorhanden sein, um die üblichen Unterweisungen zu verstehen, und die Achtung vor der Persönlichkeit seiner Mitmenschen muss bei dem Führer eines Kraftfahrzeuges in solchem Masse ausgebildet sein, dass ein starkes Gefühl für Vorsicht und Verantwortlichkeit ihn auszeichnet. Schliesslich muss der Führer eines Kraftfahrzeuges einen raschen Ueberblick in gefährlichen Lagen besitzen und mit augenblicklicher körperlicher Bereitschaft auf eine Gefahr reagieren. Im amerikanischen Kraftdroschkenbetrieb hat die Auswahl der Führer nach psychotechnisch festgestellten Fähigkeiten eine bemerkenswerte Uebereinstimmung gezeigt mit der Unfallstatistik von mehreren 100 berufsmässigen Kraftwagenführern in Chicago. Es hat kein Unterschied bestanden, ob der betreffende Führer schon Kraftwagen gefahren hat oder nicht. Der geübte Mann hat sich, wenn er unbegabt ist, bei der Untersuchung genau so unbrauchbar erwiesen wie der Neuling. Bei den Unternehmungen in Chikago ist die Intelligenz festgestellt worden durch ein Verfahren, welches in den Vereinigten Staaten während des Krieges angewendet worden, und welches auf die Anforderungen des Verkehrs zugeschnitten ist. Dabei wird geprüft, ob der Bewerber gutes Gedächtnis, Auffassung, Aufmerksamkeit, Lernfähigkeit, Rechenkenntnisse, vernünftiges Denken besitzt, und ob er Anweisungen folgen kann.

Die Prüfung darüber, ob der Bewerber Vorsicht und Urteil besitzt, wird mit einfachen Mitteln an drei Versuchstischen angestellt. Ein Tisch trägt verschiedene Gegenstände des alltäglichen Gebrauchs, auf einem runden Tisch steht eine brennende Kerze; dieser Tisch ist so ausbalanziert, dass er keinen schweren Gegenstand auf der einen Seite tragen kann, ohne umzukippen. Der zweite Versuchstisch trägt eine Metallschale mit Wasser, und der dritte Versuchstisch hat wacklige Beine, so dass er nicht gerade stehen kann und leicht umfällt. Der Prüfling wird nun angewiesen, die Gebrauchsgegenstände, von dem einen Tisch zu nehmen, und sie auf die drei Versuchstische so schnell wie möglich,

und zwar dort abzusetzen, wo er es für zweckmässig hält. Mann kann dann z. B. als belastendes Moment bei einigen Versuchspersonen beobachten, dass sie es für gut hielten, Eier auf den Tisch mit den wackligen Beinen, Salz in die Wasserschale und die Benzinflasche unmittelbar neben die brennende Kerze zu setzen. Die Note, welche der Versuchsperson für die Probe auf Vorsicht und Urteilsfähigkeit gegeben wird, ist abhängig von der Zeit und der Wahl der Stellen, welche für die verschiedenen Gegenstände vom Bewerber ausgesucht worden sind.

Die Reaktion in Gefahrlagen wird in folgender Weise bestimmt: Der Bewerber sitzt in einem kleinen geschlossenen Raume von einer Anzahl anscheinend komplizierter Apparate, welche durch aufdringliche Schilder als „gefährlich" bezeichnet sind. Der Prüfling hat nun bei schwacher Beleuchtung verschiedene Aufträge auszuführen. Linke Hand, linker und rechter Fuss ruhen auf Schaltern, durch deren Niederdrücken Stromwege geschlossen werden. Der Bewerber erhält nun den Auftrag, die Enden von elektrischen Leitungsdrähten in Kontakte einzufügen und dann, wenn etwas Ungewöhnliches eintreten sollte, seinen rechten Fuss vom Schalter zu nehmen und schnell eine vorher gezeigte Fussbremse niederzudrücken. Zur gleichen Zeit muss er einen kleinen Schalter bedienen, dabei aber den linken Fuss und die linke Hand auf dem anderen Schalter weiter ruhen lassen. Beim Einführen der Drahtenden springt plötzlich ein elektrisccher Lichtbogen durch eine Glasröhre und der Bewerber bekommt einen leichten elektrischen Schlag. Die Zeit nun, vom Aufblitzen dieser Funken bis zur Ausführung der Anweisungen, die für die rechte Hand und den rechten Fuss gegeben sind, ist ein Mass für die Schnelligkeit, mit welcher in Gefahrsfällen gehandelt wird. Bleiben z. B. die linke Hand und der linke Fuss nicht in der vorgeschriebenen Lage, so gibt das zu der Deutung Anlass, dass im Falle der Gefahr die Versuchsperson nicht in der Lage ist, die Kontrolle über ihre Glieder zu behalten. Diese Probe ist bei Hunderten von Kraftwagenführern durchgeführt worden; von denjenigen, welche schlecht abschnitten, zeigten 90 Prozent grosse Unfallzahlen, und die, welche gut abschnitten, waren frei von Unfällen.

Durch die körperlich - seelische Eignungsprüfung ist es möglich, sich eher ein Bild von den Fähigkeiten des Bewerbers zu machen, als wenn man auf Grund einer mehr oder weniger verlässlichen Unterredung die Auswahl vornehmen will. Der allgemeine Ausdruck für geistige Fähigkeit, die Intelligenz also, welche man auf diese Weise feststellt, ist kein genügender Massstab fsr die berufsnotwendigen Fähigkeiten eines Kraftwagenführers. Es kann sogar eine zu hohe intellektuelle Befähigung für die gleichbleibende Arbeit im Fahrbetriebe eine Belastung bedeuten. Ein geistig besonders beweglicher Mensch wird durch die dauernde Wiederholung der Führerpflichten unter Umständen nicht ständig bezüglich seiner Aufmerksamkeit gebunden; sein Interesse liegt über den Anforderungen der Arbeit, wandert umher, so dass auf diese Weise leicht Unfälle zustande kommen. Dagegen ist eine geistige Verfassung, welche der Arbeit gerade angemessen ist, leichter auf diese zu konzentrieren. Ausserdem wird ein Mann, dessen intellektuelles Vermögen durch seinen Beruf vollkommen ausgefüllt ist, weniger leicht seine Stelle wechseln, als der Hochintelligente, welcher eine besser bezahlte Stelle zu erhalten versucht. Dazu kommt noch, dass der intelligente Mann durch Gewohnheit oder Anlage noch sorglos sein kann, also unbewusst Sicherheitsvorschriften vernachlässigt. Infolgedessen ist die durch eine einfache Unterredung festgestellte Intelligenz durchaus kein Hindernisgrund dafür, dass der Bewerber die den Kraftwagenführer belastende Unvorsichtigkeit besitzt. Die körperlichseelischen Eignungserscheinungen ergeben aber ein deutlicheres Bild von der notwendigen Intelligenz, Vorsicht und schnellen Reaktion als eine Unterhaltung.

Die Eignung zum Kraftwagenführer bedingt fsr die Bewerber ausser der körperlich - seelischen Anpassungsfähigkeit, auch eine einwandfreie Tätigkeit vor allen Dingen von seiten der Sinnesorgane. Einäugiges Sehen macht meines Erachtens zum Kraftwagenführer untauglich. Wenn z. B. ein Fahrer, der auf dem linken Auge erblindet ist, einen linksgesteuerten Wagen führt, so kann er, selbst wenn das rechte Auge vollkommen gesund ist, nicht rechtzeitig und schnell genug alle Gefahrenmöglichkeiten erkennen, die ihm bei der Verkehrsordnung, wie sie in Deutschland üblich ist, (rechts ausweichen und links überholen) besonders von der linken Seite her, deshalb drohen, weil diese Fahrzeuge, welche von links kommen, eher die Fahrbahn kreuzen, als die erst weiter entfernt den Weg schneidenden vonrechts kommenden Fahrzeuge. Die Mindestsehschärfe auf einem Auge ohne oder mit Glas müsste $2/3$ und auf dem anderen Auge $1/2$ betragen. Nicht nur bei starker Herabsetzung des Sehvermögens, sondern auch bei Feststellung von Ohrenleiden, welche den Verdacht auf Verschlechterung der Hörfähigkeit aufkommen lassen, sollten in bestimmten Zeitabschnitten gründliche Nachuntersuchungen stattfinden. Wie bei der Bahn, so müsste auch für den Kraftwagenführer ein Mindestgehör von 5 m Flüstesprache auf jedem Ohr verlangt werden. In der Abenddämmerung und im Nebel muss der Kraftwagenführer sich ja mehr auf sein Ohr verlassen können, als das für den Lokomitivführer zutrifft. Dazu kommt noch, dass der Nebel nicht nur die Sicht erschwert, sondern auch die Stärke und Richtung von Schallsignalen beeinträchtigt. Für den Kraftwagenführer ist es auch von wesentlicher Bedeutung, den Ort der Herkunft des Schalles richtig lokalisieren zu können ,damit er weiss, von welcher Seite ihm ein Warnungssignal gegeben wird. Diese Schall-Lokalisation ist selbst für Normalhörende manchmal schwer. Da die Lokalisation wahrscheinlich unmittelbar von der Schallstärke obhängt, welche beide Hörapparate trifft, so erfolgt die Fehllokalisation nach der besser hörenden Seite. Täuschungen über Richtungen eines Signa'schalles sind bei einseitiger Schwerhörigkeit fast unausbleiblich. Besonders grosse Anforderugen an Hörschärfe und Lokalisierung des Lokalschalles müssen gestellt werden an die Führer von Verkehrsautobusen und Lastkraftwagen, wenn auch die Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge im Vergleich zu anderen Kraftfahrzeugen mässig ist, weil das Motorengeräusch verhältnismässig stark ist, zumal dann, wenn der Führer nicht hinter, sondern über der Motorhaube sitzt. Diese breiten, zum Teil schwerfälligen Fahrzeuge mit Anhänger können bei Nichtbeachtung von Verkehrssignalen anderen Wegebenutzern zu einem Hindernis werden, wenn sie nicht hören dass sie überholt werden sollen.

Ausser dem Auge und dem Ohr muss auch der Gleichgewichtsorienierung, welche im Hörorgan ihren Sitz hat, besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, damit der Wagenführer sein schnelles Fahrzeug auch bei starker Strassenwölbung richtig führen kann und seitlich nicht abgetrieben wird. Das ungestörte Gleichgewichtsgefühl ist für den Kraftwagenführer von besonderem Wert, wenn er bei halber oder völliger Dunkelheit sich auf diesen Sinn verlassen muss, um nicht von der Fahrbahn zu kommen. Ganz besonders müssten Motorfahrer, an deren Hörschärfe und Gleichgewichtssinn, sowie Sehschärfe hohe Anforderungen gestellt werden, völlige Unversehrtheit von Gesicht und Gehör nachweisen können, zumal der Fahrwind eine recht erhebliche Einschränkung des Gehörs schon an und für sich herbeiführt. Es ist deshalb notwendig, dass auch für die führerscheinfreien Maschinen unter den Motoren (Hubvolumen bis 200 ccm, etwa 4 PS) die Forderung erhoben wird, dass der Fahrer solchen Motorrades einwandfreie Tätigkeit der Sinnesorgane besitzt. Bei der ersten Untersuchung kann gleich angegeben werden, wann eine etwa notwendige nachträgliche Kontrolluntersuchung stattfinden soll.

Ausser einer einwandfreien geistigen Leistungsfähigkeit und ungestörten Gebrauchsfähigkeit der Sinnesorgane, sowie besonders der Gliedmassen muss der Kraftwagenführer auch die sittliche Reife zu seinem Beruf haben. Umsicht, Besonnenheit und Achtung vor der Persönlichkeit seiner Mitmenschen sollten zu den Berufseigenschaften gehören, auf welche im Interesse der Verkehrssicherheit besonderer Wert gelegt werden müsste. Der Besitzer eines Kraftfahrzeuges muss, wenn er einen Fahrer einstellt, nicht nur den Führerschein sehen, sondern sich vergewissern, ob der Bewerber die nötige sittliche Reife besitzt, um einen Kraftwagen führen zu können. Hierzu sind eingehende Ermittlungen erforderlich; mit Recht hat das Urteil des Riechsgerichtes vom 23. April 1928 gelegentlich eines Urteils auf Grund dieser Ueberlegungen entschieden und in diesem Zusammenhang u. a. gesagt: „Der Besitz eines Führerscheines ist insoweit von untergeordneter Bedeutung.“ Zum Beweise der erforderlichen Eignung sowohl in körperlich - seelischer Hinsicht, als auch bezüglich der Sinnestüchtigkeit und der sittlichen Reife würde es dienen, wenn nach Erlangung des Führerscheines zunächst das Fahren eines Kraftfahrzeuges für eine gewisse Zeit nur mit einem erfahrenen Beifahrer empfohlen würde, damit je nach Lebensalter, Begabung und Veranlagung des betreffenden ,neugeschulten Führers die mehr oder weniger grosse Berufseignung unter Beweis gestellt werden kann. Durch sorgfältige Auswahl und Schulung der Kraftwagenführer kann die Zahl der Verkehrsunfälle bei der immer dichter werdenden Folge der Wegebenutzer sicherlich herabgesetzt werden, wenn auch von seiten anderer Fahrzeugarten und von den Fussgängern die Verkehrsordnung stests beachtet wird. Der Führer des schnellfahrenden Kraftfahrzeuges muss sich stets seiner besonderen Verantwortung bewusst sein.

„Das Spiel mit dem Tode — Rekordwahnsinn“.

„Millionen für unnütze technische Monstrums“ und unter ähnlichen Schlagwörtern liest man heute sogar in angesehenen Blättern viele Artikel. Sie wirken wie Schauerromane. Man hört zwischen den Zeilen fast das Zähneklappern des Herrn „Sportredakteurs“, wie er vor Schrecken schreibt: „Schon viele haben in diesem tollen Wettrennen gegen die Uhr ihr Leben gelassen, viele werden unzweifelhaft noch folgen, denn die Leidenschafft des Menschen scheint unverwüstbar zu sein. Immer wieder werden mit unsäglichen Kosten gewaltige Rennautomobile gebaut, immer findet sich ein Fahrer, der sich in ein solches Monstrum hineinwagt, nur um den Weltrekord um ein paar Kilometer hinaufzuschrauben.“

Der gute Leser schüttelt den Kopf und bedauert die armen Narren.

Sind dies tatsächlich Wahnsinnige, die solche Rekordfahrten wagen? — Die ihr Leben und Geld für diese Experimente opffern? — Nein! — Das sind Helden, Das sind Uebermenschen, das sind die von ihren Mitmenschen nicht verstandenen Genies, das sind vor der Menschenherde mit Jahrzehnten vorausgehende Führer. —

Alle diese Rekordfahrten und ihre Fahrzeuge scheinen uns heute im praktischen Leben unverwendbare Geschwindigkeiten und unbrauchbare Ungetüme zu sein.

Schauen wir etwas in die Vergangenheit zurück. Wir brauchen gar nicht so weit zu gehen. Vor 30 Jahren, am 18 Dezember 1898 hatte Chasse-Chasseloup Laubal den ersten Weltrekord mit einer Geschwindigkeit von 63 km pro Stunde aufgestellt. Mein lieber Leser, du staunst und sagst: „Auch schon ein Weltrekord. So fährt doch heute schon ein jeder Droschken-Chauffeur“. Ganz richtig. Aber lese die Zeitungen von dazumal und höre die Zeitgenossen dieses Rennfahrers vor 30 Jahren.
den noch viele ihr Leben opfern für das Wohl der setzen über diese schrecklichen Narrheiten des Teufelswagens und seines wahnsinnigen Fahrers. Es gab damals ganz dasselbe Urteil, wie heute, dass nämlich diese Unternehmungen ganz nutzlose Vergeudungen sowohl von Geld, wie auch Leben waren.

Es war ein allgemeines Entsetzen aller Mitmenschen wegen einer Fahrt von 63 km. per Stunde.

Es ist das traurige Los aller grossen Erfinder und Forscher, dass sie von ihren Mitmenschen ausgelacht, als Narren erklärt und sogar verfolgt werden, obzwar sie ihr ganzes Leben und den letzten Pfennig für eine Idee opfern, welche der Menschheit unermesslichen Nutzen bringt.

Elias Howe, Erfinder der Nähmaschine, kämpfte sein ganzes Leben gegen Armut, Dummheit und Krankheit, und nichts, nicht einmal der Hunger, konnte ihn zum Aufgeben seines Lebenswerkes bewegen. Nach jahrelangen Entbehrungen und mühsamer Arbeit lief er mit seiner Nähmaschine triumphierend von Firma zu Firma, aber kein Mensch wollte dafür einen einzigen Cent anlegen. Er wurde mit seinem nutzlosen, „niedlichen Spielzeug“ verhöhnt und kurz abgewiesen.

Isaac Newton, der Löser des Mysteriums der Schwerkraft, wurde ausgelacht, hatte aber das Glück, in England zu leben, wo die Wissenschaft frei

war und wo er nicht in Gefahr schwebte, verfolgt zu werden.

Und ebenso wurden alle Rekordfahrer, ihre technischen Forschungen und Schöpfungen als gemeingefährliche Narren und Unsinnigkeiten von ihren Mitmenschen mit Hohn abgelehnt.

Wären die heutigen Autos und ihre Serienfabrikation ohne opferwillige, jahrelange Versuche in das heutige Stadium ihrer Entwicklung getreten? Niemals! — Könnten wir uns das heutige Leben ohne unsere schnellen Verkehrsmittel vorstellen? Nein! — Erinnern wir uns nur daran, wie vor einigen Wochen der Aut- und Eiseonbahnverkehr wegen grossen Schnees etwas eingeschränkt werden musste. Und das Leben wurde fast katastrophal.

Zur Orientierung mögen hier nur einige aus den vielen Erfolgen herausgegriffene Daten über die fortschreitende Steigung der Stunden - Durchschnitte dienen:

1898	Chasseloup-Loubal	63 km pro Std.
1899	Jenatzy	80 km pro Std.
1902	Fournier	123 km pro Std.
1904	Rigolly	150 km pro Std.
1905	Hémery	176 km pro Std.
1909	Hémery	205 km pro Std.
1924	R. Thomas	230 km pro Std.
1928	Campbell	333 km pro Std.

Und heute steht der Weltrekord auf 372 km pro Stunde, also verhältnismässig wieder auf einem „teuflischen“ Grad, denn noch ist nicht die Sicherheit und praktische Brauchbarkeit des Wagens im gleich hohen Masse wie dessen Leistung gelöst worden.

Die Welt bleibt nicht stehen, die technische Entwicklung schreitet von Tag zu Tag mit Meilenstiefeln vorwärts.

Heute baut schon eine jede Autofabrik ganz normale Tourenwagen, welche ohne weiteres 80 km per Stunde Geschwindigkeit entwickeln, also einen Weltrekord von anno 1899 leisten.

Nehmen wir den Rekord von Fournier im Jahre 1902, 5. November, von 123 Kilometer pro Stunde; diese Geschwindigkeit ist heute mit einem guten Sportwagen ohne weiteres zu erreichen. Also ist der seinerzeit „unerhörte“ Geschwindigkeits-Weltrekord nach 26 Jahren ohne besonderes Aufsehen oder Mühe im praktischen Leben zu erzielen.

Heute ist der Weltrekord 372 km pro Stunde. In 30—50 oder 100 Jahren kann diese Geschwindigkeit als Verkehrssgecchwindigkeit auch erreicht werden. Ich weiss, dass mich einige Leser als Narren oder wenigstens als Utopisten stempeln werden. Es macht mir Ehre.

Warum könnte man diese Geschwindigkeit nicht auch für das praktische Leben nützlich machen? Mit dem heutigen Wagen und seiner Ausrüstung des Rekordfahrers Segrave, Campbell, jedenfalls nicht. Aber wird denn nach 50 Jahren ein Auto so aussehen, wie heute diese Rekordwagen. Besichtigen wir einen Rekordwagen vom Jahre 1898 und einen Sportwagen vom Jahre 1928, ein gewaltiger Unterschied! Wie der Wagen nach 100 Jahren aussehen wird, kann ich leider nicht beschreiben, obzwar ich mir ein ganz blasses Bild, vielmehr bloss eine Phantasie errechnen könnte. Jedenfalls wird er sehr verändert aussehen.

Vor allem müssen selbstverständlich die Strassen ganz anders gebaut werden (speziell in der tschechoslowakischen Republik) und ganz andere Art Bremsen zur Anwendung kommen. Andere Lenkung, eventuall mit vertikalen Flächen. Vielleicht werden wir schon nach einigen Jahren die jetzigen, ganz alten Reibungs - Bremsen wegwerfen. Dann werden ganz andere Pneus in Frage kommen, aus viel elastischerem, unverbrennbarem und viel dauerhafterem Material als Gummi. Wahrscheinlich werden auch ganz andere Formen der Pneus in Betracht kommen. Kurz und gut, es werden noch ganz andere und viel grössere Aenderungen kommen, als jene zwischen dem Jahre 1898 und 1928 waren.

Viele werden sich schon heute bekreuzen und sagen, dass man bei dieser Schreckensherrschaft überhaupt nicht mehr auf die Strasse wird gehen können. Jedenfalls, so wie heute die meisten Spiessbürger, nicht. Dann wird eben der ganze Verkehr und seine Strassen-Signaleinrichtung diesem Tempo angepasst werden müssen.

Dann werden auch viele sagen, dass diese Steigerung der Geschwindigkeit keinen Nutzen bringen, sondern, dass sie nur gefahren werden wird. Es ist doch für die Menschheit auch kein Schaden entstanden, dass wir heute mit einem Schnelldampfer Amerika in 6 Tagen erreichen, statt wie vor einigen Jahrzehnten, in 6 Monaten. Oder wurde es für die Menschheit zum Verhängnis, dass man von Hamburg nach Prag im Schnellzug nur einige Stunden braucht, statt, wie unsere Grosseltern, in Postkutschen monatelang? Und wer konnte sich seinerzeit eine solche Reise leisten? Dies konnten nur sehr reiche Menschen. Oder wurde der Aeroplan, das Radio zum Nachteile für die Menschheit? Nein, in keiner Beziehung.

Durch diese schnellen Verkehrsmittel ist heute schon ein jeder Bettler in de rLage, sich um ein paar Heller eine Zeitung zu kaufen, aus welcher er in einer Stunde mehr erfährt, als Julius Cäsar in seinem ganzen Leben, trotz seines unermesslichen Reichtums und seiner Macht, je wissen konnte.

Es wird mir seitens mancher Leser entgegengebracht, dass diese neuen, schnellen Verkehrsmittel viel Menschenopfer fordern, doch kann ich zu deren Beruhigung sagen, dass beim Düngerführen mit einem gewöhnlichen Schubkarren auch schon Menschen umgekommen sind.

Und es mögen die guten Bürger nicht erschrekken, denn der heutige Rekord wird unwiderruflich weiter und weiter verbessert werden, und es wer-

„Achtung! Morgen zwischen 10 und 11 Uhr Zukunft unserer Menschheit. Es sind deren wenige, wahre Helden, von Gott Auserwählte, Unverstandene. X. Y.

Bremsen muss auch gekonnt sein!

Der Bremsvorgang besteht nicht im einfachen Durchtreten eines Pedals oder Anziehen eines Handhebels. So einfach ist die Sache denn doch nicht. Man will ja den Wagen nicht nur irgendwie zum Stillstand bringen oder aber nur die Fahrt vermindern sondern will auch Unfallsmöglichkeiten ausschliessen und die Maschine tunlichst schonen. Aus diesem Grunde muss auch beim Bremsvorgang sachgemäss vorgegangen werden.

Die grundsätzlichste Fahrregel besagt schon, dass man Geschwindigkeitsveränderungen nie plötzlich vornehmen soll, den Fall ausgenommen, da ein rücksichtsloses Bremsen zur Verhütung eines Zusammenstosses oder anderen Unfalls nicht mehr zu vermeiden ist. Ansonsten' muss man aber an die Organe denken, welche bei plötzlichen Geschwindigkeitsänderungen in Mitleidenschaft gezogen werden und Schaden leiden können. So werden vor allem die Reifen äusserst stark beansprucht, was sich in erhöhtem Verbrauch, daher auch auf den Geldbeutel auswirkt. Sodann leiden die Uebertragungsorgane und die Gelenke durch die stossweise Beanspruchung, endlich auch die inneren Triebteile des Motors, auf welche die auftretenden Kräfte gleichfalls übertragen werden. Kritische Augenblicke ausgenommen, soll daher die Bremse stets nur weich angezogen werden, denn auah sie leidet am Belag, den Bremsnocken und dem Gestänge unter der momentanen Ueberlastung.

Wie soll man denn überhaupt bremsen? Wenn dies angeht, möglichst überhaupt nicht. Auf der Landstrasse brauchen die Bremsen in den seltensten Fällen betätigt zu werden. Man darf doch nicht vergessen, dass der Motor an und für sich schon bremst, sobald man das Gas wegnimmt, die die in die Zilinderräume angesaugte Luft beim Kompressionshub (Kompressionstakt) einen recht hohen Druck auf die Kolben ausübt. Es wird in der Regel genügen, wenn man rechtzeitig vor einer Kurve oder der Einfahrt in einer Ortschaft oas Gas wegnimmt. Die Verzögerung wird in fast allen Fällen vollkommen ausreichen, sodass man die Bremsen und auch die anderen Organe schonen kann. Wer stets mit Vollgas und mit der Bremse arbeitet, ist kein forscher Fahrer, wie er es sich vielleicht selbst einbildet, sondern ein Nichtkönner, dem man eigentlich einen Kraftwagen gar nicht in die Finger geben sollte.

Allerdings kommt man nicht in allen Fällen mit der Bremskraft des Motors aus, am allerwenigsten im dichten Verkehrsgefühl der Grosstadt. Dann muss eben doch die Bremse die ihr vorbestimmte Arbeit leisten. Win bremst man nun richtig? Vor allem sei darauf hingewiesen, dass die von vielen Fahrschulpädagogen angegebene Regel, vor dem Bremsen stets auszukuppeln, nicht richtig ist. Man soll hingegen gerade bei eingekuppeltem Motor bremsen, und dies aus verschiedenen Gründen. In erster Linie übt der abgedrosselte Motor, wie dies übrigens schon betont wurde, an und für sich eine Bremskraft aus, auf die man nicht ohne weiteres verzichten sollte, nimmt sie doch den Bremsen einen Teil der Arbeit ab. Der eingekuppelt belassene Motor verhindert aber auch ein Blockieren der Räder, vermindert somit die Schleudergefahr. Endlich ist man, falls doch eine Schleudertendenz auftreten sollte, sofort in der Lage, durch etwas Gasgeben den Wagen wieder leicht aufrichten zu können. Bisher rückt man in der Regel vor dem Bremsen die Kupplung nicht aus, sondern tritt das Kupplungspedal erst nieder, wenn der Wagen eine so geringe Fahrgeschwindigkeit erreicht hat, dass Gefahr besteht, dass man den Motor „abwürgt". Insbesondere bei Glatteis oder nassem Asphalt befolge man diese Regel da das Einkuppeln nach dem Bremsen fasst stets ein „Abschmieren" des Wagens zur Folge hat.

Grundsätzlich wird man sich der Fussbremse bedienen, die in der Regel auf alle 4 Wagenräder wirkt. Die Handbremse ist nur eine Feststellbremse bezw. ein Hilfsorgan beim Versagen der Fussbremse oder Ueberlastung derselben. Ausnahmen gibt es natürlich immer, wenn eine Unfallsmöglichkeit zu zu schärfster Bremswirkung zwingt, in welchem Falle beide Bremsen betätigt werden können und vielleicht auch werden müssen. Eine weitere Ausnahme ist das Bermsen in Talfahrt bei vereister Strasse. Da gilt es vor allem, die Vorderräder gut steuerfähig zu erhalten, so dass man die Handbremse wählen wird, die entweder auf das Getriebe oder aber die Hinterräder wirkt. In Talfahrt soll man die Bremsen besonders schonen, da sie sich bei andauernder Bremsarbeit erhitzen und wirkungslos werden. Es sei nochmals betont, dass der Motor selbst eine so ideale Bremse darstellt, dass man den eigentlichen Bremsmechanismus nur in den seltesten Fällen braucht. Wenn man den Fuss vom Gaspedal nimmt, also den Motor abdrosselt, so wird die vom Motor ausgeübte Verzögerung stets ausreichen, um eine Fahrgeschwindigkeit einzuhalten, die eine Gefahrsmöglichkeit ausschliesst. Allerdings muss man sich dabei an den Grundsatz halten, dass bei der Talfahrt stets der Getriebegang eingerückt werden muss, der erforderlich wäre, um in entgegengesetzter Richtung die Steigerung zu nehmen. Man darf daher nur den direkten Gang nur solange im Eingriff zu belassen, als man die unbedingte Ueberzeugung hat, dass die Steigegerung in Bergfahrt mit dem direkten Gang noch bequem genommen werden könnte. Ist dies nicht der Fall, so muss man sofort herunterschalten, da sonst der Motor von der treibenden Kraft der Hinterachse mitgenommen wird, nachdem die Bremswirkung im Kompressionshub nicht mehr ausreicht. Ist man jedoch in der Talfahrt unbedingt zum Gebrauch der Bremsen gezwungen, so wechsle man zwischen Fuss- und Handbremse ab, damit keine Ueberbeanspruchung nur eines Teiles eintritt.

Die wichtigste Regel sei nochmals nachdrücklichst betont: nicht plötzlich, sondern weich abbremsen. Insbesondere auf vereister oder sonst schlüpfriger Fahrbahn (also auch abgeweichter Sommerweg), da in solchen Fällen ein plötzliches Abbremsen in der Regel zu einem Unfall führt. Und noch ein Rat, der das eigentliche Bremsen nicht berührt, aber doch im Rahmen dieser Abhandluug erteilt werden soll: stets darauf achten, dass die Bremsen gut und gleichmässig ziehen. Falls sich Unzukömmlichkeiten zeigen, sofort die Bremsen nachstellen. Die verschiedenen Systeme erfordern verschiedene Behandlung, weshalb hier keine Verhaltungsmassregeln gegeben werden sollen. Jede Fabrik gibt ihren Wagen Behandlungsvorschriften mit, welche auch den Vorgang beim Nachstellen der Bremsen genau erläutern. Wenn man

sich jedoch der Aufgabe nicht gewachsen fühlt, so soll man nicht zwecklos selbst herumbasteln, sondern lieber den Wagen dem Kundendienst der betreffenden Fabrik oder einem gewiegten Fachreparateur überlassen, Die Sicherheit für Leben und Gut berechtigt schon zu einer Ausgabe, die, nebenbei gesagt, gar nicht hoch ist.

Die Panne

Von Pierre Mariel.

Jeden Morgen verliess Janine vor allen anderen das Hotel, bestieg ihren kleinen roten Wagen und fuhr in die Morgendämmerung. Die Strassen waren leer, gefahrloss und seltsam in der morgendlichen Atmosphäre.

Sie hatte sich trotz ihrer zwanzig Jahre und ihrer Schönheit noch ihre volle Natürlichkeit bewahrt. In dem mondänen Badeleben war dieser Morgenausflug ihre einzige Freude. Den Rest des Tages belegten ihre Eltern mit Beschlag, die sick zum ersten Mal in ihrer Ehe einig waren: Janine musste verheiratet werden!

Man schlepte sie wie ein Wunder auf die Promenade, ins Kasino, zum Golf, zum Tennisspiel. Alle Männer vom Grünschnabel bis zum Ergrauten machten ihr den Hof — nicht nu ihre Schönheit, auch ihre stattliche Mitgift verlockte. Jedoch zum Gram der der Eltern wollte Janine sich nicht entscheiden. Sie war zu natürlich, um sich in eine „Vernunftehe“ einzulassen.

Und eine Liebesheirat? Nun ja — Janine wartete insgeheim auf den Prinzen, von dem alle junge Mädchen träumen . . . . .

Noch nie hatte ihr die Fahrt solch Vergnügen gemacht wie heute! Es schien, als wachse ihre Kraft an der des Motors, als wären beide eins und könnten im Sturm die ganze Welt, Strassen, Bäume, Felder, Wälder verschlingen.

Plötzlich, sechzig Kilometer vor Biarritz, stoppte der Motor — mitten auf der einsamen Landstrasse. Janines Fröhlichkeit brach mit ihm. Sie sprang ab und stocherte im Motor herum; sie verstand ja doch nicht davon . . . . .

Sie setze sich wieder auf dem Führersitz, hüllte sich in ihren Mantel und warf verzweifelte Blicke in die Runde. Wer konnte ihr jetzt zu Hilfe kommen? Noch nie hatte sie zu dieser Zeit einen Fahrer getroffen! Und wer weiss, wann diese Gegend überhaupt aufgesucht würde! Trotz ihres oft bewiesenen Mutes liefen ihr heisse Tränen über die rosigen Wangen.

Zwanzig Minuten verstrichen. Da sprühte an Horizont die Staubwolke eines Automobils. Janine sprang auf die Strasse und wirbelte verzweifelt ihr Taschentuch. Sie ward erkannt — man hielt — man stieg aus. — Auf diese Hilfe hätte Janine gern verzichtet! Lieber hätte sie noch Stunden gesessen . . Das war ja Pierre de Vibreny! Er verneigte sich tief vor ihr.

Während sie ihr Missgeschick stokkend vorbrachte, betrachtete sie den schönen Menschen und fragte sich, warum sie wohl diese Abneigung gegen ihn verspürte? Endlich hatte sie es heraus: „Ich habe Angst, dass man mir den Hof macht. Aber ich fürchte auch die, die sich nicht um mich kümmern. Für Pierre de Vibreny scheine ich nicht zu existieren. Er wohnt in unserem Hotel, spielt im selben Tennisklub, aber niemals schenkt er mir nur einen Blick!“

Doch heute schien Pierre gut aufgelegt. Er schaute in den Motor, arbeitete daran herum und schrie plötzlich: „Ich hab's!“

Er gab lange Erklärungen, von denen Janine nichts verstand und meinte zuletzt, es fehle noch Benzin. Er holte es aus seinem Wagen. Nach einer Viertelstunde surrte der Motor wieder lustig.

„Ich muss aber gestehen —, meine Reparatur ist nur provisorisch. Ich weiss nicht, ob ich hoffen darf, dass sie damit bis Biarritz kommen. Ich möchte Ihnen einen Vorschlag machen: Mein Wagen bleibt vorläufig hier stehen und ich fahre mit Ihnen ins Hotel. Wenn unterwegs etwas passiert, helfe ich Ihnen wieder.“

Wie konnte Janine abschlagen! Sie nahm seinen Vorschlag an. Pierre riet, langsam zu fahren, um eine neue Panne zu verhüten. Man plauderte und Janine sah ein, dass sie sich in der Pierre geirrt hatte. Er war gar nicht hochmütig, im Gegenteil, sehr zart, liebenswürdig und ein wenig schüchtern. So erklärte sich seine bisherige Haltug. Wie angenehm, mit einem inteliegenten Menschen zu sprechen, der einem nicht so dumm den Hof macht, und der beste Kamerad zu werden verspricht!

Pierre und Janine sind auf der Hochzeitsreise. Sie fahren in den kleinen roten Wagen Janines, der ihr Glüch einweihte.

Pierre sitzt am Steuer. Es geht in einen abgelegenen Winkel in der Nordmandie, wo sie sich einen Monat verkriechen wollen. In einer Stunde werden sie angelangt sein. Die Nacht bricht schon ein, da plätzlich ruckt das Auto, fährt noch ein Stück, bleibt stehn. Pierre springt ab, läuft um den Wagen und blicht zum Himmel. „Tja mein Herz — eine Panne! eine richtige Panne!“

„Brings schnell in Ordnung! Dann fahren wir gleich weiter“, ruft Janine und fügt lächelnd hinzu: „Ich durfte ja schon dein Talent als Mechaniker bewundern.“

Pierre fährt !sich über die Stirn, errötet, holt tief Atem und stottert: „Ja, weisst du — ich habe von dieser Maschiene keine Ahnung . .“

Janine staunt. Da stammelt er weiter: „Wir wollen uns doch alles sagen! Also — die Panne in Biarritz war gar keine richtige Panne. Das habe ich gemacht! Ich bin noch am Abend in die Garage gekrochen und habe einige Liter Benzin abgefüllt. Deinen gewöhnlichen Weg kannte ich. So rechnete cht aus, wann du stoppen müsstest. Das war für mich der einzige Weg, meine Schüchternheit zu besiegen und dich allein zu sprechen. Ich habe dir auf der Strasse eine kleine Komödie vorgespielt. Das Ende kennst du. Es war wie bei Julius Cäsar: Ich kam, ich sah . . .“

„Und siegtest!“ vollendete jubelnd Janina.

(Berechtigte Uebersetzung von Ursel Ellen Jacoby).

Tausende von Zł. kann Dich im Bedarfsfalle der Rechtsschutz kosten. Der Zw. Zaw. Autom. stellt seinen Mitgliedern Sachverständige und fachgemässen Rechtsschutz. Zehn Jahre kannst Du Glück haben, jedoch komme nicht erst dann, wenn Du schon Hilfe brauchst.



Am Mittwoch, den 24. Juli cr. verschied unser langjähriges Mitglied, Kollege

Franz Jurziczek

Chauffeur der Autobusgesellschaft, nach langem. schweren Leiden, im Alter von 36 Jahren.

Wir verlieren in dem Hingeschiedenen einen braven und hilfsbereiten Freund und Mitarbeiter, dessen Tod für uns einen herben Verlust bedeutet.

Ehre seinem Andenken.

Die Kollegen von Bielsko-Biała.

Die Autokarte.

Von FRANZ SMETANA.

Her und Frau Hövel wollen eine lange Autotour machen.

Der Mann hat Bezin aufgefüllt, die Reservekannen aufgeschnallt, den Wagen aus der Garage geholt, fertig gemacht und wartet nun vor der Haustür. Die Frau blickt aus dem Fenster und fragt: „Bist Du so weit?"

„Ja" — ruft der Mann — „komm nun bring bitte die grosse Autokarte mit, sie liegt auf meinem Schreibtisch!"

Nach einer Weile erscheint die Frau, sie steigen in den Wagen und fahren davon.

„Ich habe die Karte in meinen Mantel gesteckt", meit die Frau nach einer Weile, „sie lag aber nicht auf Deinem Schreibtisch, sondern auf meinem Nähkasten".

„Komisch!" erwidert er, „wie ist die Karte denn dahin gekommen?"

„Brauchst Du sie gleich?"

„Nein, danke, ich kenne den Weg".

Sie fahren und fahren und fahren. Er kennt den Weg und ist sehr sicher. Es wird Abend, sie essen unterwegs vom mitgebrachten Proviant und fahren weiter.

Es wird Nacht. Herr Hövel sitzt am Steuer und lässt die Scheinwerfer blitzen. Es geht durch einen Wald. Da meint der Mann: „Du, ich glaube, wir haben uns verfahren — so viel ich weiss, kommen wir durch gar keinen Wald!"

„Sie doch auf der Karte nach!" antwortet die Frau.

„Lass jetzt", wehrt er ab, „fahren wir noch ein Weilchen, vielleicht stimmts.

Nach einer halben Stunde sagt die Frau: „Merkst Du, die Strasse wird immer schlechter, und ich glaube, wir fahren immer tiefer in den Wald hinein! Willst Du nicht lieber einmal die Karte zu Rate ziehen?"

„Wo das? Fahren wir geradeaus, es ist Nacht, wir werden schon an eine Ortschaft kommen, wo wir übernachten können!"

„Wie sorglos du bist! Wozu hast Du denn die teure Karte gekauft?"

„Um nachzusehen, wenn ich nicht weiss, wie der Weg geht. Aber jetzt ist es doch gleichgültig. Zurückfahren hat keinen Zweck!"

„Es scheint Dir gleichgültig zu sein, ob ich mich sorge, was?"

„Was Du nur hast — der Weg wird schon besser".

„Es handelt sich nicht um den Weg, sondern um die Karte! Ich habe Dir schon den ganzen Abend geraten, auf der Karte nach dem Wege zu sehen!"

„Da ist übrigens ein Wegweiser!"

Sie halten an einer verwitterten Tafel Emmberg — Rickartsdorf.

Die Frau fragt: „Was sind das für Namen? Hab ich mein Lebtag nicht gehört". Der Mann erwidert: „Total falsch gefahren! Emmberg liegt auf der Strasse nach Dingskirchen, und wir wollen nach Xheim".

Triumph der Frau: „Siieehhsst Duuu! Hättest Du auf mich gehört! Hättest Du gleich auf mich gehört! Warum hast Du nicht die Karte genommen! So sitzen wir nun, dank Deiner Siegesgewissheit, in der Patsche. Ich danke Dir aufs Herzlichste dafür! Aber wenn eine Frau mal was sagt oder tut, dann geschieht das immer für den alten Fritzen! Ihr Männer in Eurer Unfehlbarkeit thront ja turmhoch über uns armen Frauen! Als ob wir nie einen guten Gedanken hätten!"

„Ja, wenn es die Schneiderin betrifft..." wirft „er" ein.

„So in dieser Lage höhnst Du mich noch? Das ist der Dank dafür? Dass ich Dir so oft geraten hab: nimm die Karte, sieh nach dem Wege, pass aus — und jetzt wirfst Du mir vor, ich denke nur an meine Schneiderin? Ja, so ist es immer — der Herr der Schöpfung beruht zu tun, was er will, und wir armen Frauen sind gezwungen, alles mitzumachen, was seine unfehlbare Hoheit Mann uns einzubrocken geruhen. Hast Du jemals von mir gesehen, dass ich so kurzsichtig bin und einen Rat ausschlug? Hast Du mich jemals ironisch lächeln sehen, wenn ich etwas falsch gemacht habe?"

„Wir wollen uns nicht zanken, gib mir die Karte, wir wollen sehen, wo wir sind!"

Sie reicht ihm die Karte. „Ah, endlich, endlich geruht mein teuerer Gatte, einen Blich auf die vielfach angebotene Karte zu werfen? Nun, ich finde, es ist Zeit".

Da erbleicht sie. Er blickt sie nämlich fuchst teufelswild an, indem er ihr die Karte vors Gesicht hält: „Nun, hatte ich nicht recht, wenn ich sagte, gute Gedanken hast Du nur, wenn es sich um Deine Kleiderfrage dreht?"

Sie schlägt beschämt die Augen nieder und stammelt: „Oh, ich habe aus versehen die Autokarte mit meinem neuen Schnittmusterbogen verwechselt.

Weltreise auf einem „Museumsauto“

Ein seltsames Auto bewegte sich dieser Tage auf den Strasen nach Rom: ein im Jahre 1897 in Deutchland gebauter Benz-Wagen, der während einer ganzen Generation in einem Hühnerstall geschlummert hatte, wo er vor einigen Jahren von Arbeitern entdeckt wurde. Sie beschlossen kurzerhand, mit ihm eine Weltreise zu unternehmen. Das Vorhaben gelang besser als die Experimente so mancher sagenhafter Globetrotter. Mit seinen 3½ PS bewegte sich das Ungeheuer mit seiner Maximalgeschwindigkeit von 10 km in der Stunde vorwärst. Er sah die Wüsten Afrikas, fiel unter die Räuber Kleinasiens, verlor seinen Talisman in einer Leipziger Garage, aber es hielt durch. Mit vollen 45000 km auf dem Rücken wollte es seine Pilgerfahrt in der ewigen Stadt beschliesen, und siehe, es kam. Auch die schlechtesten Wege führen nach Rom. Es traf an dem Tage ein auf dem Petersplatz, als der Papst vom Mailänder Autoklub einen mächtigen modernen Wagen zum Geschenk erhielt, der zu der gleichen Reise vielleicht etwa ein Zehntel der Zeit des 32 jährigen „Urautos“ brauchen würde.

Aufruf an die Chauffeure!

Heute heist es zusammengehn!
Heutete gilt: Enner zum andern stehn!

Was ist heut einer, der einsam steht!
Ein Staubkorn, dass ein jeder Wind verweht.

Aber viele Wenig ist auch viel!
Zusammen kommt kleinstens zum grössten Ziel.

Vereint sind wir stark, vereinzelt schwach,
Rüttelt euch auf und werdet wach.

Tretet herbei und schliesst die Reih'n
Der letzte muss bei uns im Verbande sein.

In der Blüte seiner Jahre wurde uns der Kollege

Gajde Walter

von der Erde entrissen. Den auf tragische Weise ums Leben gekommenen jungen Kollegen werden wir stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Im Alter von 21 Jahren musste obengenannter Kollege von der Welt gehen. Er starb infolge der bei einem Autounfall erlittenen Verletzungen.

Mit den Beiträgen war derselbe vom Dezember v. J. rückständig, sodass wir nicht die sonst fällig gewesene Unterstützung von 500.— zł zahlen brauchten.

Trotzdem haben die Kollegen von den Autodroschken, wo er beschäftigt war, eine Sammlung veranstaltet, um einen Kranz und die Begräbnismusik zu bezahlen.

Einigkeit macht stark!

Lieber Kollege! Dieses schöne Sprichwort ist weltbekannt, aber leider wird es nicht von allen in die Praxis umgesetzt. Um wievel besser könnten z. B. die Lohn- und Arbeitsverhältnisse aller im Chauffeurgewerbe und deren in seinem Nebenberufen beschäftigten sein, wenn diese sich einig wären d. h. wenn sie allesamt in der freigewerkschaftlichen Organisation dem „Związek Zawodowy Automobilistów“ organisiert wären. Tausende von Chauffeuren sind es die bereits wissen, was Einigkeit und eine starke Organisation ihnen für Nutzen brachte. Aber viele tausende anderer Chauffeure stehen noch abseits der Organisation, sind aber mit ihrem Los d. h. Lohn- und Arbeitsverhältnissen nicht zufrieden, können aber auch nicht sein auf Grund der Teuerung und sonstigen Verhältnissen die ein Einzelner nicht verbessern kann. Um dahar die Lohn- und Arbeisverhältnisse zu verbessern, ist es Pflicht eines jeden Cauffeurs dem „Związek Zawodowy Automobilistów“ beizutreten.

Vereinzelt sind wir nichts!
Vereinigt sind wir alles!

Die Organisation ist eine Lebens- und Existenzfrage.

Leider sehen das so viele Kollegen noch nicht ein. Keiner hat zu fürchten, sich freigewerkschaftlich zu organisieren. Das Koalitionsrecht, d. h. das Recht sich zu organisieren ist durch die Reichsverfassung (Konstytucja) für jeden gesetzlich gesichert. Die Arbeitgeber sind ja auch organisiert, es ist ihr gutes Recht, aber jeder Arbeitnehmer hat das gleiche Recht, sogar die Pflicht im eigenen und im Interesse seiner Mitmenschen organisiert zu sein. Gelbe Organisationen wie z. B. die „Generalna Federacja Pracy“ die Polnische Berufsvereinigung, die Christlichen Verbände (Korfanty, Jankowski) sind Vergnügungsvereine, abner keine Kampforganisationen, die dem Arbeiter helfen könnten. Zum Glück haben wir Chauffeure nur eine freigewerkschaftliche Organisation in ganz Polen und das ist der „Związek Zawodowy Automobilistów“. Darum auf Kollegen tretet dem Verbande als Mitglieder bei.

Tretet ein!

Ja tretet ein, die ihr verlassen,
schutzlos in allen Welten steht,
hier ballt der Wille sich zu Massen.
Zum Trutz der niemals untergeht.

Hier ward ein Element gebunden
das nicht wie Windeshauch verfliegt,
hier ward die Macht, die Macht gefunden
die für und mit uns kämpft und siegt.

Bericht des Kollegengerichts.

In vergangenen Monat fanden vor dem Kollegengericht der Ortsgruppe Katowice unseres Verbandes 2 Verchandlungen statt. Eine Verchandlung war gegen das ehenalige Mitglied Południak, der wegen Verbreitung von unwahren Tatsachen und nicht kollegiales Benehmen gegen andere Mitdglieder mit 20. - zł. Straffe belegt wurde. Da derselbe din Strafe nicht bezahlte hatte u. auch mit seinen Beitragen in Rückstande war, wurde er aus der Liste der Mitglieder gestrichen.

Die zweite Verchandlung fand gegen das ehemalige Mitglied Cybis Adolf statt. Derselbe wurde beschuldigt, 50. — Zł. einen anderen Kollegen unterschagen zu haben. Da er sich nicht zu der Verchandlung stellte, wurde er verurteilt, 30 — Zl. Straffe zu zahlen. Gegen den Beschiuss stand ihn eine Frist von 8 Tagen nach Erhalt des Urteils zum Einspruch zur Verfügung. Da weder das eine noch das andere geschehen ist wurde er auch aus der Liste der Mitglieder gestrichen.

Es ist immer peinlich wenn das Kollegengericht bei solchen Sachen zusammentreten muss, aber es ist unbedingt nötig, dass die Reihen unserer Organisation sauber gehalten werden und wir dürfen nicht scheuen ein Mitglied aus der Liste zu streichen, wenn es den Anforderungen nicht mehr entspricht, die man an einen anständigen Menschen stellen kann. Die für Uebertretungen durch das Kollegengericct verängten Strafen sind für die Unterstützungskasse des Verbandes bestinnt.

Betriebsrätewahlen.

Schon wiederholt haben wir darauf hingewiesen, dass in Betrieben, wo mehr wie 20 Personen beschäftigt sind, ein Betriebsrat zu wählen ist. Leider wird von unseren Kollegen diesem Punkt zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet. Erst dann, wenn es schon zu spät ist, wird das Fehlen des Betriebsrates schmerzlich empfunden. Dies betrifft insbesondere die Chauffeure, die in grösserer Anzahl bei den Verwaltungen beschäftigt, und keiner Arbeitnehmer-Gruppe angeschlossen sind.

Wir bitten um Benachrichtigung, wo dieses noch nicht der Fall ist und wir werden von uns aus Schritte unternehmen, dass die Arbeitgeber gezwungen werden Wahlkomites zu ernennen, um die Wahlen durchzuführen.

Dies ist bereits bei der Kleinbahn sowie anderen Autobus-Unternehmen bereits geschehen, da die dort beschäftigten Kollegen beinah ausnahmslos im Zw. ow organisiert sind. Unser Organisation haber sich gleichfalls die Schaffner und das Hilfspersonal angeschlossen, die in einer besonderer Sektion zusammengeschlossen werden sollen.

Da, wo das Hilfspersonal der Autobuslinien noch nicht organisiert ist, haben die Kollegen die Pflicht dafür Sorge zzu tragen, dass dieses möglichst bald geschieht.

Einige statistische Daten hinsichtlich der amerikanischen

Pneumatik-Erzeugung

Seit dem Fabrikationsdatum der ersten Pneumatiks mit Leinwandeinlagen bis zu dem heutigen Ballonpneu, der imstande ist Tausende und Tausende von Kilomntern selbst unter den härtesten Bedingungen zurückzulegen, ist eine geraume Zeit verfiossen.

Im Jahre 1913 stellte sich die Erzeugung der amerikanischen Fabriken auf 8,000.000 Pneumatiks. Im Jahre 1917 war die Produktion 24,000.000. Das Jahr 1922 sieht eine Produktion von 40,000,000 Pneus, die im Jahre 1927 auf 64,000.000 erhöht wurde, und diese Zahl erreicht 70,000.000 Pneumatiks im J. 1928.

In diesem Zeitraume wurden die Preise der Pneus wie folgt erstellt:

1913 — Dol. 29.00
1917 — Dol. 23.20
1922 — Dol. 19.20
1927 — Dol. 13.50

Daraus geht klar hervor, dass im Jahre 1927 der Preis eines Pneus von gleicher Grösse auf die Hälfte des Preises des Pneu vom Jahre 1913 reduziert wurde.

Wenn diese Preisreduzierungen auch noch so radikal erscheinen, stellen sie nur die Hälfte des erreichten Zieles der in der Evolution der Pneumatikerzeugung getätigten Fortschritte dar.

In dem gleichen Zeitraume, wo sämtliche Preise reduziert wurden, wurde die Haltbarkeit der Pneus in gleichem Masse erhöht.

Die Leistung eines Pneu zu Dol. 29.00 im Jahre 1913 war ungefähr 5.600 km. Im Jahre 1917 stieg sie auf 8.000 km, 1922 auf 12.800 km und die Pneus im Jahre 1927 erreichten regelmässig die besondere Leistung von 19.200 km.

Prüfen wir nun den Kilometer-Anschaffungspreis dieser Pneus:

1913 — Dol. 0052 Kilometerpreis
1917 — Dol. 0029 Kilometerpreis
1922 — Dol. 0015 Kilometerpreis
1927 — Dol. 0007 Kilometerpreis

Wenn man berücksichtigt, dass es kein Ausnahmsfall ist, Pneus zu finden, die 30.000 km bei günstigen Strassen- und Atmosphärenverhältnissen hinterlegt haben, geht klar hervor, dass der Anschaffüngspreis der Pneus jetzt ungefähr $^1/_{12}$ des Anschaffungspreises im Jahre 1913 ist

In den Jahren 1913 bis 1920 hat sich die Anzahl der Pneumatikfabriken von 30 auf 230 erhöht. Die Einführung der Cord-Pneumatik, welche die Durchschnittskilometerleistung der Pneus verdoppelte, schuf eine starke Konkurrenz, nachdem ungeachtet der intensiven Entwicklung der Automobilindustrie der Automobilist nur eine Anzahl der auf die Hälfte reduzierten Pneus verbrauchte.

Im Jahre 1921 musste der Herabsinkung der Geschäfte eine grosse Anszahl der Pneumatikfabriken in Amerika geschlossen werden, oder sich mit ihren Kollegen vereinigen. Von den 230 Firmen im Jahre 1921 blieben im Jahre 1925 nur 126 Firmen erzeugten noch im Jahre 1926 und heute sind nur 80 Firmen in Erwägung zu ziehen, von denen die ersten 25 die Kontrolle von ungefähr 95% der Pneumatikinoustrie innehaben.

Unfälle des Monats

Eine Limousine stürtzt in den Hafen.

Im Hafen von Stubbeköbing in Dänemark stürtzte ein mit drei Personen besetzter Kraftwagen nach der Ausladung aus einem Dampfer vom Bollwerk ins Wasser. Einem Matrosen, der kurz entschlossen nachsprang, gelang es durch Einschlagen einiger Scheiben des Kraftwagens zwei Insassen das Leben zu retten. Der dritte Insasse ertrank.

Schwerer Unfall in Belgien.

Am Sonntag abend ereignete sich in Libramont in der belgischen Provinz Luxemburg ein schwerer Kraftwagenunfall. Ein Lastkraftwagen, der eine Gruppe Fussballspieler nach Libramont zurückbrachte, fuhr gegen einen Baum, Zwei Insassen, darunter die Tochter des Kraffwagenführers, wurden auf der Stelle getötet. 15 Insassen wurden verletzt, von denen drei so schwere Verletzungen davontrugen, dass an ihrem Aufkommen gezweifelt wird.

Von einem Motorrad überrannt.

Die achtjährige Elisabeth Ksiensarczyk aus Załęże wurde auf der Wojciechowskiego von einem Motorrad zu Boden geworfen und erheblich verletzt. Das verunglückte Kind wurde nach dem städtischen Spital in Kattowitz geschaft. Die Schuldfrage ist noch nicht geklärt.

Die warnende Autohupe überhört! — Tödlicher Unfall einer Radfahrerin.

Ein tragischer Unglücksfall ereignete sich am Sonntag vormittag in Charlottenhof. Ein 18-jähriges Mädchen fuhr auf dem Rade von Lipine nach Königshütte. Die ganze Zeit fuhr sie am Strassenrande. Als die Radlerin einen Augenblick nach der Strassenmitte einbog, wurde sie von einem Auto erfasst. Das Herannahen des Autos konnte man nicht hören, weil gerade die Strassenbahn vorbeifuhr. Das Rad wurde vollständig zertrümmert und ungefähr 100 Meter weiteitergeschleift. Das Mädchen selbst selbst wurde vom Rade so heftig geschleudert, dass es mit dem Kopfe auf die Strassenbahnschienen aufschlug, wodurch die Schädeldecke zertrümmert wurde. Der Tod trat auf der Stelle ein.

Verkehrsunfall.

Auf der nach Chorzow führenden Königshütter Chaussee wurde ein junges Mädchen von einem Postauto erfasst und überfahren. Die erlittenen Verletzungen waren erheblicher Natur. Die Verunglückte wurde mit dem Unglücksauto nach dem Chorzower Gemeindelazarett überführt.

Grosskaufmann Czerwionka-Beuthen tödlich verunglückt.

Am Sonntag abend unternahm der bekannte oberschlesische Grosskaufmann Rudolf Czerwionka, welcher eine bedeutende Grossdestillation sowie ansehnliche Spirituosengeschäfte in Beuthen, Rossberg und Gleiwitz besitzt, eine Autopartie. Auf der Strecke Ziegenhals—Beuthen bei Gogolin wollte sein Sohn Gerhard, welcher das Auto lenkte, einen vor ihm fahrenden Wagen überholen, wobei jedoch infolge des schlüpfrigen Weges sein eigener Wagen ins Schleudern kam, so dass er vermutlich die Herrschaft über das Steuer verlor und in voller Fahrt gegen einen Baum rannte. Der Vorderteil des Wagens wurde völlig zertrümmert und der Vater des unglücklichen Lenkers erhielt bei dem scharfen Anprall einen schweren Schlag gegen den Kopf. Er wurde besinnungslos in das Krankenhaus St. Joseph in Gogolin geschafft, wo er trotz sofortiger ärztlicher Hilfe am Montag vormittag verstarb, ohne die Besinnung wiedererlangt zu haben. Bei den anderen Verunglückten besteht keine Todesgefahr, obwohl sie sämtlich Schnitt- und Quetschwunden sowie die Gattin einen Nervenchock erhalten hatten.

Wieder Opfer eines ungeschützten Bahnüberganges. — Schwere Autobuskatastrophe bei Gnesen. — Ein Kraftwagen wird vom Personenzug erfasst und 20 Meter weit fotgeschleudert. — 30 Schülerinnen zum grössten Teil schwer verletzt.

An einem ungeschützten Bahnüberganges in der Nähe von Gnesen hat sich eine furchtbare Autobuskatastrofe ereignet. Die Schülerinnen eines Seminars in Wolkowysk bei Grodno hatten in zwei grossen Kraftwagen einen Ausflug nach Posen unternommen um dor die Landesausstellung zu besichtigen. Etwa 250 m entfernt von diesen entfernt wurde der zweite Autobus beim Ueberqueren eines Bahnüberganges von einem in voller Fadrt heranbrausenden Personenzug erfasst und durch den Anprall etwa 20 m weit fortgesckleudert, 16 junge Mädchen mussten schwer verletzt unter den Trümmern hervorgezogen werden, während 14 Schülerinnon leichtere Verletzungen davongetragen hatten. Etwa nach einer halben Stunde traf Hilfe ein, und schaffte die Verwundeten in das Krankenhaus, Zwei Schülerinnen liegen im Sterben, während der Zustand von drei weiteren sehr ernst ist. Der Chauffeur des Wagens hat einen Schädelbruch erlitten.

Todesfahrt eines Rennauto-Lenkers.

Am Sonnabend war die Sennstrecke, auf der Sonntag das Kraft- und Motorradrennen Brünn—Sobietschitz durchgeführt waren, der Schauplatz eines tragischen Unfalls. Aus noch ungeklärten Gründen überschlug sich beim Training ein Rennwagen. Während der Lenker mit geringen Verletzungen davonkam, geriet der Mitfahrer unter den Wagen und war auf der Stelle tot. Nach Aussage des Führers hat sein Mitfahrer, in der Befürchtung, dass es ihm, dem Lenker, nicht gelingen werde, die Kurve zu nehmen, ins Steuer eingegriffen, wobei er die Herrschaft über den Wagen verlor.

Ein Radfahrer vom Laustauto tödlich überfahren.

Am vergangenen Sonnabend, nachmittag kurz nach 2 Uhr. ereignete sich in Loslau ein bedauerlicher Unglücksfall. In dem genannten Orte kreuzten sich auf der Hauptstrasse zwei Lastautos, während gleichzeitig ein Radfahrer, entgegen den geltenden Verkehrsvorschriften, auf der lieken Strassenseite fuhr, Plötzlich versuchte ein bisher unermittelter Dritter aus

einem bisher ebenfalls noch nicht festgestellten Grunde den Radfahrer herunterzuziehen, welcher jedoch mit aller Macht sich loszureissen versuchte und mit voller Gewalt nach rechts abbog. Dieses völlig verkehrswidriege Vrehalten hatte die bedauerliche Folge, das er direkt vor das Lastauto einer Kattowitzer Grossfirma kam und überfahren wurde. Der Radfahrer, welcher als der Arbeiter Parzik ermittelt wurde, starb unmittelbar nach seiner sofort vorgenommenen Ueberführung in das Loslauer Krankenhaus. Der Verunglückte hinterlässt eine Witwe und mehrere Kinder. Die sofort von der Polizei aufgenommenen Recherchen ergaben die völlige Unschuld des Schauffeurs des der Kattowitzer Firma B. gehörigen Lastautos.

Rücksichtsloser Chauffeur.

Auf der Marjacka in Kattowitz wurde der Knabe Konrad Gwowka aus Hohenlohehütte von einem Personenauto angefahren, zu Boden geworfen und verletzt Das Kind erlitt eine schwere Quetschung des Unterschenkels. Der unvorsichtige Chauffeur bekümmerte sich nicht um den verletzten Knaben, sondern raste im raschen Tempo davon. Des verletzten Kindes nahm sich ein vorbeigehender Kriminalbeamter an, welcher dafür sorgte, dass der Junge nach dem städtischen Spital überführt wurde. Nach dem dem Chauffeur wurden die Ermittelungen sofort eingeleitet und es gelang, dessen Personalien festzustellen. Es handelt siich um einen gewissen Leopold J. aus Schoppinitz.

Gefahren der Strasse.

Vor ein auf der Bahnhofstrasse in Kattowitz fahrendes Auto stellte sich plötzlich ein etwa 3-jähriges Kind mit ausgebreiteten Armen. Nur der Geistesgegenwart des Cauffeurs, der das Auto im letzten Moment, einen halben Meter vor dem Kinde, zum Halten brachte, ist es zu verdanken, dass kein ernster Unfall enstand. Während dieses Vorfalls stand die Schutzbefohlene des Kindes am Bürgersteig und unterhielt sich so aufgeregt, dass sie erst nachher das Vorkommnis bemerkte. Es kann nicht genug darauf hingewiesen werden, dass die Eltern ihre Kinder mehr im Auge behalten müssen, um sie vor Schaden zu bewahren.

Senator Wierzejewski schwer verletzt.

In den letzten Tagen ereigneten sich in Polen wieder mehrere Autokatastrophen. YEin furchtbar werden Reparatuarbeiten vorgenommen. Die Umres Unglück geschah auf der Chaussee Posen — Warschau in der Nähe von Kutno. Dort fuhr das Auto des Senators Professor Dr. Wierzejewski infolge Versagens der Steuerung gegen einen am Wegerande stehenden Baum, Die Passagiere wurden herausgeschleudert und relitten schwere Verletzungen. Professor Wierzejewski, der ebenfalls Insasse war, wurde schwer verletzt. Ein mitfahrender Offizier und der Autolenker erlitten ebenfalls nicht unbeträchtliche Verletzungen. Ein vorrüberfahrendes Auto schaffte die drei Personen nach dem nächsten Ort, von wo aus sie nach Posen zur sofortigen Operation transportiert wurden. Ihr Zustand ist äussersl ernst. Das Auto wurde vollständig zertrümmert.

Ein Autobus darf nicht razen!

Infolge übermässiger Geschwindigkeit überschlug sich am Dienstag bei Pultusk der Autobus „Kurjer Czechanowicki". Vier Personen wurden schwer, sechs leichter verletzt.

Auf der Chaussee in der Nähe von Młociny verunglückte ebenfalls ein Ueberland-Autobus infolge übermässiger Geschwindigkeit. Als der Lenker des Wagens plötzlich eine Gruppe von Leuten sah, setzte er mit letzter Kraft die Bremse ein, so dass der Wagen zunächst auf der Stelle stehen blieb und sich dann überschlug. Der Wagen wurde beschädigt und glücklicherweise nur zwei Personen verletzt. Man hat in beiden Fälen den Chauffeuren die Fahrberechtigunge entzogen.

Lastkraftwagen rammt Brückenpfeiler.

An der Bahnunterführung beim Bahnhof Pankow-Nord fuhr ein Lastkraftwagen am Mittwoch um 12,45 Uhr mit voller Wucht gegen einen schweren eisernen Brückenpfeiler, wobei ein Mitfahrer aus dem Lastkraftwagen herausgeschleudert wurde und lebensgefährliche Verletzungen dazontrug. Er wurde ins Krankenhaus gebracht. Der Pfeiler brach zusammen, sodass der gesamte Vorortverkehr auf des Strecke für längere Zeit gesperrt werden musste, da die Gefahr bestand, dass die Brücke einstürzen könnte.

Radfahrer vom Autobus angefahren.

Auf der Chaussee Gieschewald—Kattowitz ereignete sich ein Verkehrsunfall, welcher jedoch durch die Besonnenheit des Autobuslenkers noch einen glimpflichen Ausgang hatte. An der verhängnisvollen Stelle wollte der Radfahrer Stefan Dz. aus Gieschewald dem heranfahrenden Autobus ausweichen, hat das jedoch nicht vorschriftsmässig und wurde von dem Autobus angefahren. Der Lenker des Kraftwagens übersah rasch die Situation und brachte den Autobus zum Stehen, so dass der Anprall stark vermindert und der Radfahrer nur leicht verletzt wurde.

Schrecklichec Ende einer Hochzeitsfeier.

Nach einer Meldung der „Vossischen Zeitung" aus Riga, ereignete sich am Montag auf der Chaussse von Riga nach Wenden ein schweres Automobilanglück. Ein Lastauto, dass die Gäste einer ländlichen Hochzeit in ihr Heimatdorf zurückbringen wollte, fuhr mit hoher Geschwindigkeit gegen einen Kilometerstein und überschlug sich zweimal. Die Fahrgäste wurden sämtlich unter dem Wagen begraben. Sechs Personen wurden sofort getötet, während 16 andere mit erheblichen Verletzungen ins Krankenhaus übergeführt werden mussten. Der Chauffeur, der nach dem Unglück geflüchtet war, konnte von der Polizei festgenommen werden.

Unverantwortliches Benehmen.

Am Freitag vor Peter und Paul fuhr auf der Georgenberger Chaussee ein Traktor mit Anhänger, von einem noch jugendlichen Führer gesteuert. Vor der Eisenbahnunterführung bei Lassowitz kam dem Lasttransport ein Einspänner entgegen. Durch das Geräusch des Traktors scheute das Pferd und wollte den Wagen in den Chausseegraben ziehen. Der Führer des Traktors, welcher vernünftigerweise halten sollte, fuhr unbekümmert weiter. Nur mit grösster Anstrengung gelang es dem Kutscher, den Wagen zum Stehen zu bringen und so ein grösseres Ueglück zu verhüten. Im Wagen sassen ausser dem Kutscher noch fünf Personen.

Restaurations- u. Gartenbetrieb im „Tivoli"

Wie wir in der vorigen Nummer bereits kurz mitgeteilt haben, übernahm die „Spółdzielnia Automobilistów" die Verwaltung oben genannten Lokals. Der Vertrag lautet auf 5 Jahre.

Das Lokal, dass infolge der dort regelmässig veranstalteten öffentlichen Tanz - Vergnügen in einen etwas anrüchigen Ruf kam, kann heute als von verdächtigen Elementen gesäubert betrachtet werden. Als erstes wurden die öffentlichen Vergnügungen abgeschafft und es finden im Saale nur Veranstaltungen im geschlossenen Kreise statt.

Für die nächste Zeit sind folgende grössere Veranstaltungen vorgesehen:

Am 3. 8. Sommerfest des Zw. Automobilistów.

Am 17. 8. Stiftungsfest des Bauarbeiter - Verbandes.

Am 18. 8. Manifestation der P. P. S. und der freien polnischen Gewerkschaften verbunden mit darauffolgenden Konzert und Tanz.

Am 1. 9. Sommer - Vergnügen der Spółdzielnia „Robotnik".

Für diese Veranstaltungen können im Verbandsbüro dass sich über dem Restaurant befindet, Einladungen geholt werden.

Die Leitung des Lokals wurde einem bewährten Fachmann Herrn Bożek übergeben, der aus seiner langjährigen Praxis heraus dafür Garantie bietet, dass die Gäste gut bedient werden.

Die Preise für Getränke (Bier 0,45) und Speisen sind sehr angemessen und es ist zu hoffen, dass unsere Mitglieder uns durch regen Besuch dieses Lokals unterstützen werden.

Die Kollegen müssen dessen eingedenk sein, dass auch ein etwas weiterer Weg nicht abschrecken dürfte, denn mit dem Geld, und wenns auch nicht viel ist, braucht nicht ein Privatkapitalist unterstützt werden, wenn man es der Allgemeinheit zugute kommen lassen kann.

Darum Kollegen helft uns um zu zeigen, dass die Chauffeure als Gewerkschaft einen Faktor darstellen, der auch auf wirtschaftlichem Gebiete etwas leisten kann.

Achtung Kollegen!

Die bevostehenden **Tarifverhandlungen** erfordern, dass **alle Chauffeure ohne Ausnahme** in unserem Verbande organsiert sind. Um dies zu erreichen beschloss der Vorstand die Monate August und September d. J. als Propaganda - Monate für den Verband festzusetzen. Danach wird jedem in unserem Verbande organisierten Kollegen zur Pflicht gemacht, im Laufe dieser Zeit mindestens **einen Kollegen für den Verband zu werben.** Bei etwas gutem Willen wird und muss dies gelingen. Es wird über die Erfolge der einzelnen Kollegen genau Buch geführt und keine Entschuldigung wird als stichhaltig angesehen werden, bevor nicht der **letzte Kollege** bei uns organsiert ist.

Kollegen zeigt, dass der gute Wille bei Euch vorhanden ist.

Beitrittserklärungen und nähere Informationen erteilt das Verbandssekretariat.

Zurückhalten der Papiere zulässig.

Wir waren bisher immer der Ansicht, dass das Zurückhalten von irgendwelcher Art von Dokumenten unzulässig sei. Haben daher auch aus diesem Grunde unsere Kollegen bei Anfragen, die an uns gestellt wurden, immer so belehrt, dass Dokumente nicht zurückgehalten werden dürfen, auch wenn man an die Gegenseite Forderungen hat. Dies betraf vor allen Dingen das Zurückhalten von Wagenpapiere durch Chauffeure, die bei ihrer Entlassung nicht den Lohn ausbezahlt erhielten, oder sonstige Forderungen hatten. Immer haben wir darauf hingewiesen, dass man seine Forderung einklagen könne, jedoch die Papiere zurückzugeben hätte.

Das Gewerbegericht für die Stadt Katowice hat jedoch in der Sache Maciejewski ca. Syrot L. XVII P. 140/29 ganz entgegengesetzt entschieden. Der Kollege M. wurde von obengenannter Firma entlassen. Bei der Entlassung wo er die Quittungskarte und Zeugnis verlangte wurde ihm bedeutet, dass er einen Revers unterschreiben soll, wonach er keine Ansprüche an die Firma hätte. Der Kollege lehnte das ab und bekam auf Grund dessen nicht die Papiere. Wo der Kollege nach einigen Tagen zum zweiten Mal bei der Firma vorstellig wurde, erklärte man ihm, dass er die Papiere bekommen könnte, wenn er vorher den vom Arbeitgeber abgelegten und ihm zur Verfügung gestellten Mantel abgeben würde. Da der Mantel keinen grossen Wert besass und der Kollege denselben als Geschenk vom Arbeitgeber betrachtete, gab er den Mantel nicht ab, und erhielt auch auf Grund dessen keine Papiere ausgehändigt. Daraufhin beschritt der Kollege durch Vermittlung des Verbandes den Klageweg und klagte auf Auszahlung einer Entschädigung für die Zeit der Zurückhaltung der Papiere. Der Verband übernahm die Vertretung der Klage, da er annahm, das der Arbeitgeber kein Recht hat, die Quittungskarte zurück zuhalten, was ja auch ausdrücklich auf jeder Quittungskarte vermerkt ist. Ganz abgesehen davon, dass der Arbeitgeber die Möglichkeit hatte seine evtl. Forderungen einzuklagen.

Das Gericht wies jedoch die Klage mit der Begründung ab, dass der Arbeitgeber das Recht hatte, die Papiere so lange zurückzuhalten bis der Mantel zurückgegeben worden wäre.

Nebenbei gesagt, gab der Arbeitgeber im Laufe des Prozesses die Papiere heraus ohne nachher auf die Herausgabe des Mantels zu bestehen.

Gegen das Urteil wird wahrscheinlich Berufung eingelegt werden.

Nach oben angeführten Urteil würde demnach ein Chauffeur seinen Arbeitgeber gegenüber auch dasselbe machen können, wenn er an denselben Forderungen hat, desto mehr da auf den Wagenpapieren nicht steht wonach man dieselben gegen den Willen des Besitzers nicht zurückhalten darf, wie dies bei der Quittungskarte der Fall ist.

Dabei ist doch zu berücksichtigen, dass der Besitz der Quittungskarte für einen Chauffeur sein ganzes Vermögen bedeutet, da er ohne dieselbe nicht arbeiten bezw. nichts verdienen kann. Wogegen die Wagenpapiere für gewöhnlich nur einen Bruchteil der Einnahmen eines Arbeitgebers ausmachen.

Also bei berechtigten Forderungen könnten demnach unter Berufung auf das angeführte Urteil die Wagen-Papiere zurückgehalten werden.

Wir werden sehen was andere Urteile sagen werden, wobei wir natürlich zu unseren Gerichten den festen Glauben haben, dass beide das ist Arbeitgeber und Arbeitnehmer mit gleichem Mass gemessen werden.

Warten wir also ab.

Verschiedenes

Neue Pneuzölle — neue tschsl. Pneu-Fabriken.

Es sind Verhandlungen im Gange, um eine Aufhebung oder wenigstens eine bedeutende Herabsetzung des Einfuhrzolles auf Pneumatiks zu erlangen, der gegenwärtig im Jahre rund 40 Mill. Kc einbringt. Demgegenüber machen sich Bestrebungen geltend, die gegenwärtigen Einfuhrzölle aufrecht zu erhalten und zwar aus dem Grunde, weil die Gummiwerke in Pressburg, die sich auf die Erzeugung von Pneumatiks eingestellt haben, ihren Betrieb erweitern wollen.

Dieses „Monopol" der Pressburger Fabrik dürfte in kurzem durchbrochen werden, da die Gummiabteilung der Bafa-Werke sich für die Erzeugung von Motorrad- und Autopneus vorbereitet. Die Versuchsstücke werden in der allernächsten Zeit der praktischen Erprobung zugeführt werden.

Wenn man nach Bafas bisheriger Tätigkeit schliessen darf (Durchbrechung der Benzinkonvention und damit der Preissturz auf dem Benzinmarkt) wird er wohl ausschlaggebend auf die Regulierung der hiesigen Pneupreise Einfluss nehmen.

Von anderer zuverlässiger Seite wird uns mitgeteilt, dass auch in Königgrätz ein neues Werk der Erzeugung von Pneumatiks aufgenommen hat.

Kraftwagen und Eisenbahn in Palästina.

Abgesehen von der fortdauernd ungünstigen Lage des Landes dürfte die Verringerung der Zahl der auf den Eisenbahnen beförderten Personen auch auf die steigende Bevorzugung des Autoverkehrs seitens des Publikums zurückzuführen sein, der durch schnellere Beförderung und billigere Preise in fühlbaren Wettbewerb zur Eisenbahn tritt, obwohl die Eisenbahnverwaltung zeitweilig vergeblich durch Verbilligung der stark befahrenen Strecke Jerusalem—Jaffa dieser Konkurrenz Herr zu werden versuchte. So verkehrten 1927 allein auf dieser Strecke 35 Automobil-Omnibusse. Auch für den Verkehr von Jerusalem nach Haifa sind Omnibusse zu billigen Tarifen verwendet worden. Diese Tendenz wurde durch fortschreitenden Ausbau und Verbesserung des Strassennetzes nur gefördert. Immerhin hat die Wirtschaftsdepression bewirkt, dass die Zahl der eingeführten Kraftfahrzeuge von 766 im Jahre 1926 auf 572 im Jahre 1927 zurückgegangen ist. Die Einfuhr an Kraftfahrzeugen weist den Wert von 104.390 Lp auf, an der Deutschland mit 299 Lp beteiligt war. Die grösste Zahl von Automobilen kam aus den Vereinigten Staaten. Ende 1927 wurden in Palästina 2208 Kraftfahrzeuge gezählt, d. h. auf 352 Einwohner entfällt ein Kraftfahrzeug.

Das kleinste Flugzeug der Welt

Ein ganz kleines Flugzeug wird zurzeit von einer deutschen Flugzeugfabrik hergestellt, das den Namen des kleinsten Flugzeuges der Welt unzweifelhaft verdient. Es handelt sich um ein Erzeugnis der Phönix-Flugzeugwerke in Düsseldorf, die es sich zum Ziel gesetzt haben, ein „Volksflugzeug" im besten Sinne des Wortes herzustellen. Einige Angaben werden genügen, um dies zu beweisen. Das ganze Flugzeug wiegt fix und fertig nicht mehr als 200 kg und ist mit einem 34/40 PS-ABC-Skorpion-Motor ausgerüstet, der dem kleinen Apparat eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 130 Kilometern verleiht. Dabei bietet das Flugzeug Platz für zwei Personen, nimmt einen erheblichen Betriebsstoffvorrat für einen Flug von 5—6 Stunden mit sich und besitzt einen Aktionsradius von ungefähr 600 Kilometern. Die Spannweite ist sehr gering und beträgt nur 8 Meter, auch ist das Flugzeug in kürzester Zeit abzumontieren und zusammenzusetzen. Sein geringer Umfang ermöglicht eine Unterbringung auf kleinstem Platz, so kann es beispielsweise schon in einer Scheune bequem untergestellt werden.

Eine gefahrvolle Wüstendurchquerung

Wie aus Khartum berichtet wird, haben Prinz Ferdinand Andreas von Lichtenstein und der ungarische Graf Almasy mit zwei 15-PS-Kraftwagen eine Fahrt angetreten, um die Wüste bis nach Kairo ohne jede Benutzung von Eisenbahnen und Schiffen zu durchqueren. Es ist dies ein Weg, der die grössten Gefahren bietet und bisher mit dem Kraftwagen noch nie zurückgelegt worden ist. Sie wollen den Nil nach einer Fahrt von etwa

800 Kilometern bei Wadi Halfa überschreiten, dann am Westufer nach Abri gelangen und von dort sich westwärts wenden, um Lagia an dem alten, seit langem verlassenen Sklavenhandelsweg zu finden, der von El Fascher in Darfur nach Aegypten führte. Von Lagia werden sie nach Norden reisen, um die Selima-Oase ffestzustellen, und dann ihre Wüstendurchquerung bis Scheb fortzusetzen. Das Unternehmen gilt für überaus geffährlich, da man nicht weiss wo überall Brunnen zu finden sind und der Weg höchst unsicher ist. Vor 2½ Jahren griffen die Senussi eine Karawane bei Selima an und machten sie nieder. Die einzigen Wegweiser sind die Steine, die von den alten arabischen Sklavenhändlern gesetzt wurden und die vielleicht durch Sandverwehungen unsicher gemacht sind. Die Regierung des Sudans hat jedenfalls die beiden Reisenden gewarnt, zumal in dieser Zeit Sandstürme zu befüchten sind. Die Gesellschafft des Prinzen Ferdinand besteht ausser seinem Begleiter in einem österreichischen Kinooperateur und zwei Sudanesen.

Todessturz beim Indianapolis-Autorennen

Das bedeutendste automobilsportliche Ereignis Amerikas, der mit 100.000 Dollar an Preisen ausgestattete „Grosse Preis von Indianapolis", gelangte am Nationalfeiertag auff der Rennbahn zu Indianapolis zur Entscheidung. Im Beisein von annähernd 150.000 Zuschauern begaben sich 33 Konkurrenten darunter als einziger Europäer der Franzose Louis Chiron (Delage-Special) und sein Landsmann J. Moriceau (Thompson-Valve-Amilcar) auff die 500 Meilen (=804,5 Kilometer) lange Reise. Infolge der grossen Hitze und des scharfen Tempos gab es zahlreiche Reifendeffekte, wobei sich leider auch ein schwerer Unglücksfall ereignete, der einem der besten amerikanischen Rennfahrer das Leben kostete. William Spence erlitt mit seinem Duesenberg-Special eine Reifenpanne. Der Fahrer verlor die Gewalt über das mit grosser Geschwindigkeit dahinrasende Fahrzeug, das sich überschlug, wobei Spence auf der Stelle getötet wurde. Auch sonst gab es noch mehrere Zwischenfälle; so geriet d.r an zweiter Stelle liegende Boyle-Valce-Special-Wagen von Billy Arnold 8 Kilometer vor dem Ziel in Brand und musste ausscheiden. Der Fahrer kam dabei mit dem Schrecken davon. Der Sieg fiel schliesslich an den einzigen Weltrekordmann Ray Keech, der mit seinem Simplex-Special die 500 Meilen in 5 Std. 7 Min. 25 Sek. zurücklegte, also ein Stundenmittel von ungefähr 156 Kilometer herausholte. — Nach dem Ausscheiden von Arnold sicherte sich der vorjährige Gewinner des Rennens, der Amerikaner Louis Meyer (Miller-Special) den zweiten Platz

Strassensperrungen

Für den Rädererkehr gesperrt. Ein Teil der Bytomska und zwar von der Hutnicza bis zur Polna ist für den Räderverkehr gesperrt worden. Dort Es war damals ganz dasselbe furchtbare Emleitung erfolgt über die Wolności, Szkolna und Kościelna.

Strassen- und Kanalisationsarbeiten. Auf der 3-go Maja wird der Bürgersteig an verschiedenen Stellen instandgesetzt. Die Baufirma „Triton" geht auf der ul. Kolejowa zur Zeit an die Legung einer neuen Kanalisation heran.

Verkehrsumleitung. Die Chaussee Siemianowitz—Eichenau ist wegen Vornahme von Chaussierungsarbeiten für den Räderverkehr ab 15. Juli gesperrt worden. Die Umleitung erfolgt über Myslowitz und Bogutschütz. Gesperrt werden ferner für den Räderverkehr die Chaussee Myslowitz—Gischewald. In diesem Falle hat die Umleitung des Auto- und Wagenverkehrs etc. über Städtisch-Janow, Nickischschatt, Gieschewald zu erfolgen.

Bismarckhütte. Umleitung des Räderverkehrs. Die ul. Katowicka in Bismarckhütte ist von der Kreisgrenze bis zur ulica Krol.-Hucka infolge Vornahme von Instandsetzungsarbeiten für den Räderverkehr gesperrt worden. Die Umlezitung nach Katowice erfolgt über die ulica Szpitalna, Leśna und Kolejowa.

Schlesiengrube. Strassensperre. Wegen Umpflasterung der Beuthenerstrasse in Schlesiengrube in dem Teile von der Hüttenstrasse am Denkmal bis zur Feldstrasse, ist der Wagenverkehr vom 15. Juli cr. bis zum 1. Oktober cr. auf dieser Strasse gesperrt. Die Umleitung des Verkehrs erfolgt durch die ul. Wolnoüci, die Schul- und Kirchstrasse.

Strassensperre. Die Hallera (Neugebauerstr.) ist bis auf weiteres für den Wagenverkehr gesperrt. Die Umfahrung erfolgt durch die ul. Dworcowa.

Allerhand vom Wege.

Die Autofahrt nach Kattowitz ist wieder einmal erschwert: Bismarckhütte wird gepflastert, und da heisst es wie im Liede: „Nun muss sich alles, alles wenden!", das heisst der Automibilverkehr ist gezwungen, den Umweg über Chorzow zu nehmen. Das solche Autofahrt nicht gerade billig ist, (ein Taxi für 2 Personen zumeist 13 złoty!), kann man sich denken! — In anderer Weise wird in de 3-go Maja gebuddelt, da werden, von der Bytomska angefangen, ganze Baumreihen ausgerissen. Mit den Wurzeln an der Luft liegen die toten Bäume da, sie sind im letzten Winter erfroren, wie so viele Tausende ihrer Brüder. Bis 2 Meter tief ist der Frost gegangen. Dr. R. H.

TARNOWSKIE GÓRY.

Kommt der Chausseebau nach Sowitz zustande.

Schon vor einiger Zeit liess man verlauten, dass der Weg von Kattowitz nach Sowitz zu einer Chausse ausgebaut werden sollte. Der augenblickliche Feldweg befindet sich in einem sehr schlechten Zustande und wird von Autos fast garnicht befahren. Es wäre doch von grosser Wichtigkeit den Weg auszubauen, damit die Umgebung von Tarnowitz und Thier besonders der herrlich schön gelegene Ausflugsort Sowitz den Autoausflüglern erschlossen werden könnte.

*

Strassensperrung. Infolge der weiter zur Fortführung gelangenden Kanalisationsarbeiten bleibt die Hugostrasse in Tarnowitz bis zur Erledi-

gung der Arbeiten vom Landratsamt bis zum Schisshaus für den Wagenverkehr gesperrt. Die Umleitung des Verkehrs erfolgt durch die Lukaschik- bezw. Schützenstrasse. — Auch auf der Lublinitzerstrasse sind die Kanalisationsarbeiten in vollem Gange, jedoch kann auf dieser Strasse wegen ihrer Breite der Verkehr zum grössten Teile aufrecht gehalten werden. Die Kanalisationsarbeiten dürften bei ihrem raschen Fortschreiten noch in diesem Jahre endgültig abgeschlossen werden. Da auch die Kläanlage rasch gebaut wird, dürfte die gesamte Kanalisationsanlagen bald fertig gestellt sein, so dass dann nur noch die Hausanschlüsse übrig bleiben.

RYBNIK.

Etliche Kreischausseen, die nach Ribnik führen, sind für den Verkehr ganz oder teilweise wegen Reparaturarbeiten gesperrt. So ist von Rybnik die über Przegendza nach Nikolai führende Strasse nicht passierbar. Die von Kattowitz kommenden Autos müssen grössere Umwege machen, um ihr Ziel, zu erreichen.

*

Bau einer neuen Chaussee. Der Kreisausschuss Rybnik hat das Projekt über den Bau einer neuen Chaussee von Kokoschütz über Zawada nach Syryn gefasst. Die Baupläne liegen zur öffentlichen Einsichtnahme im Bauamt des Landratamtes in Rybnik während der Dienststunden aus. Einsprüche gegen das Projekt sind bis zum 30. Juli an das Bauamt einzureichen.

Eichenau. Strassensperrung. Die Mi'owicka in Eichenau bleibt in der Zeit vom 16. bis 21. Juli cr. infolge Vornahme von Instandsetzungsarbeiten für den Räderverkehr gesperrt. Die Umleitung erfolgt während dieser Zeit in Schoppinitz.

Lipiny. (Strassentperrung.) Nachdem die Kronprinzenstrasse in Lipine für den Verkehr frei ist, wurde jetzt die Beuthnerstrasse zwichen der Schul- und Barbarastrasse für den Wagenverkehr gesperrt. Das Umfahren erfolgt über die Kronprinzenstrasse bezw. Bahnstrasse.

Autobusverkehr.

Neue Autobuslinie Kattowitz—Myslowitz — Oswięcim.

Seit einiger Zeit ist auf der Linie Kattowitz—Myslowitz—Oświęcim der Autobusverkehr aufgenommen worden. Die Abfahrtzeiten ab Kattowitz sind folgende: 8.05, 11.00, 14.00, 17.00, 20.00 Uhr. Alle zehn Minutee später ab Schinitz. Von Myslowitz ab fahren die Autobusse um 6.15, 8.30, 11.20, 14.20, 17.20, 20.20. Gie neueröffnete Linie berührt die Orte Slupna, Birkeetal, Krasow, Imielin, Gross-Chelm, Neu-Berun, und endet in Oświęcim, wo selbst die Abfahrten wie nachstehend erfolgen: 7.00, 6.30, 15.30, 8.30, 12.15.

BIELSKO-BIAŁA. Wir geben den Kollegen von Biała und allen denen, die durch Biala fahren müssen, zur Kenntnis, das seit letzter Zeit in Biała der Gebrauch der elektrischen Signale wie und Sirenen verboten ist, und Zuwiederhandlungen mit einer Geldstrafe bestraft werden.

Humor

Herr zu Taxi-Chauffeur: Wenn Sie besonders langsam fahren werden, gebe ich Ihnen ein Extra-Trinkgeld.

Der Chauffeur: Nanu, Sie haben sonst doch so eilig.

Der Herr: Heute ist es was anderes. Ich soll nähmlich — heiraten.

*

Der Automobilist zum Ueberfahrenen, der unter seinen Wagen liegt: „Sehen Sie doch bitte bei dieser Gelegenheit mal an, ob meine Reifen hart genug aufgepumpt sind“.

*

Oberschlesische Motorradfahrer überbrachten dem Staatspräsidenten eine besondere Glückwunschadresse.

Entlassung eines Streikbrechers.

Der Krug geht solange zum Bunnen bis der Henkel bricht. So ist es auch dem Streikbrecher Kucharczyk ergangen. Derselbe wurde wegen verschiedener Sachen, die bestimmt nicht dazu beitragen, seinen Ruf zu verbessern, entlassen, trotzdem er anderseits sich in Speichellecken geübt hat. Wie wir erfahren, hat derselbe auch Geld, das ihm von einer Seite zum Bezahlen von Reparaturen in der Werkstatt übergeben wurde, unterschlagen, sodass es nochmal bezahlt werden musste.

*

Eine junge Dame hat den Führerschein erhalten ein Witzbold konnte es nicht unterlassen in die Zeitung folgende Anzeige hereinzusetzen:
vormittags fährt Fräulein Else B. mit ihrem Auto durch die ...strasse. Im eigensten Interesse eines jeden ist es, um diese Zeit die angeführte Strasse nicht zu benutzen.

Ein Vorsichtiger.

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.